Uradni list Evropske unije

L 134

Zvezek 59

Slovenska izdaja **Zakonodaja**

24. maj 2016

Vsebina

II *Nezakonodajni akti*

SKLEPI

★ **Sklep Komisije (EU) 2016/788 z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči SA.32833 (11/C) (ex 11/NN), ki jo je Nemčija izvedla v zvezi z ureditvijo financiranja letališča Frankfurt Hahn, uvedeno v letih od 2009 do 2011** *(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 6850)* [1] 1

★ **Sklep Komisije (EU) 2016/789 z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/07), ki jo je Nemčija izvedla v zvezi s financiranjem letališča Frankfurt Hahn ter finančnimi povezavami med letališčem in družbo Ryanair** *(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 6853)* [1] 46

★ **Delegirani sklep Komisije (EU) 2016/790 z dne 13. januarja 2016 o spremembi Priloge V k Direktivi 2005/36/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede dokazil o formalnih kvalifikacijah in nazivov programov usposabljanja** *(notificirano pod dokumentarno številko C(2016) 1)* [1] 135

[1] Besedilo velja za EGP

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje.

Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/788

z dne 1. oktobra 2014

o državni pomoči SA.32833 (11/C) (ex 11/NN), ki jo je Nemčija izvedla v zvezi z ureditvijo financiranja letališča Frankfurt Hahn, uvedeno v letih od 2009 do 2011

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 6850)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) ([1]) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ([2]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. **POSTOPEK**

(1) Komisija je z dopisom z dne 17. junija 2008 Nemčijo obvestila, da se je v zvezi s financiranjem družbe Flughafen Frankfurt Hahn GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba FFHG), upravljavko letališča Frankfurt Hahn, in njenimi finančnimi povezavami z družbo Ryanair odločila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe. Formalni postopek preiskave je bil evidentiran pod zadevo št. SA.21121 (C 29/08).

(2) Družba Deutsche Lufthansa AG (v nadaljnjem besedilu: družba Lufthansa) je z dopisom z dne 4. marca 2011 predložila nadaljnje informacije v zvezi s formalnim postopkom preiskave v zadevi SA.21121 (C 29/08), ki je potekal, in trdila, da so bili izvedeni novi ukrepi državne pomoči v korist družbe FFHG.

(3) Komisija je z dopisom z dne 18. marca 2011 te trditve družbe Lufthansa posredovala Nemčiji in zahtevala dodatne informacije o domnevnih novih ukrepih državne pomoči. Nemčija je z dopisom z dne 5. aprila 2011

([1]) Z učinkom od 1. decembra 2009 sta člena 87 in 88 Pogodbe ES postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Pogodba). Vsebinsko sta enaka prejšnjima členoma. V tem sklepu je treba sklicevanje na člena 107 in 108 Pogodbe razumeti kot sklicevanje na člena 87 in 88 Pogodbe ES, kadar je to primerno. S Pogodbo so bile uvedene tudi nekatere spremembe terminologije, pri čemer je na primer besedo „Skupnost“ nadomestila beseda „Unija“, besedno zvezo „skupni trg“ pa „notranji trg“. V celotnem besedilu tega sklepa se uporablja terminologija Pogodbe.

([2]) UL C 216, 21.7.2012, str. 1.

zaprosila za podaljšanje roka za predložitev navedenih informacij do 15. julija 2011. Komisija je z dopisom z dne 11. aprila 2011 odobrila podaljšanje roka do 18. maja 2011 za nekatera vprašanja in do 31. maja 2011 za preostala vprašanja. Nemčija je odgovorila z dopisoma z dne 19. maja 2011 in 23. maja 2011.

(4) Vendar so bili ti odgovori nepopolni. Zato je Komisija z dopisom z dne 6. junija 2011 poslala opomin v skladu s členom 5(2) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ([3]). Nemčija je odgovorila z dopisoma z dne 14. junija 2011 in 16. junija 2011.

(5) Komisija je z dopisom z dne 13. julija 2011 Nemčijo obvestila o odločitvi, da bo začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe v zvezi s kreditno linijo, odobreno družbi FFHG iz združenih denarnih sredstev (cash pool) zvezne dežele Porenje – Pfalška, posojilom, ki ga je družbi FFHG odobrila Investitions- und Strukturbank zvezne dežele Porenje – Pfalška (v nadaljnjem besedilu: banka ISB), in poroštvom, ki ga je zvezna dežela Porenje – Pfalška odobrila družbi FFHG za posojilo banke ISB (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka). Formalni postopek preiskave v zvezi s temi vidiki je bil evidentiran pod zadevo št. SA.32833 (11/C).

(6) Nemčija je z dopisom z dne 22. julija 2011 zaprosila za podaljšanje roka za odgovor na sklep o začetku postopka, ki ga je Komisija odobrila 26. julija 2011. Komisija je pripombe Nemčije o sklepu o začetku postopka prejela 31. avgusta 2011.

(7) Komisija je z dopisom z dne 22. decembra 2011 od Nemčije zahtevala dodatne informacije. Nemčija je z dopisom z dne 18. januarja 2012 zaprosila za podaljšanje roka za odgovor, ki ga je Komisija odobrila istega dne. Nemčija je na zahtevo za dodatne informacije z dne 22. decembra 2011 odgovorila z dopisom z dne 22. februarja 2012.

(8) Sklep o začetku postopka je bil v *Uradnem listu Evropske unije* ([4]) objavljen 21. julija 2012. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj v enem mesecu od datuma objave predložijo pripombe glede zadevnih ukrepov.

(9) Komisija je z dopisom z dne 4. septembra 2012 prejela pripombe ene tretje strani, tj. zvezne dežele Porenje – Pfalška. Z dopisom z dne 7. septembra 2012 jih je posredovala Nemčiji. Nemčija je imela možnost, da na pripombe tretje strani odgovori v enem mesecu. Pripomb ni predložila.

(10) Komisija je z dopisom z dne 10. aprila 2013 od Nemčije zahtevala dodatne informacije. Nemčija je odgovorila z dopisom z dne 17. junija 2013.

(11) Komisija je z dopisom z dne 25. februarja 2014 Nemčijo obvestila, da so bile 20. februarja 2014 sprejete smernice za letalski sektor iz leta 2014 ([5]) in da se bodo začele uporabljati za obravnavano zadevo od trenutka njihove objave v *Uradnem listu Evropske unije*, ter ji dala možnost, da v 20 delovnih dneh od objave navedenih smernic v *Uradnem listu* predloži pripombe o njih in njihovi uporabi.

(12) Smernice za letalski sektor iz leta 2014 so bile v *Uradnem listu Evropske unije* objavljene 4. aprila 2014. Z njimi so bile nadomeščene smernice za letalski sektor iz leta 1994 ([6]) in smernice za letalski sektor iz leta 2005 ([7]).

(13) Komisija je 15. aprila 2014 v *Uradnem listu Evropske unije* objavila obvestilo, v katerem je države članice in zainteresirane strani pozvala, naj v enem mesecu od objave smernic za letalski sektor iz leta 2014 predložijo pripombe o njihovi uporabi v tem primeru ([8]). Pripombe sta predložili družba Lufthansa in organizacija Transport & Environment. Komisija jih je z dopisom z dne 21. avgusta 2014 posredovala Nemčiji. Nemčija je z dopisom z dne 29. avgusta 2014 Komisijo obvestila, da nima pripomb.

([3]) Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).
([4]) Glej opombo 2.
([5]) Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).
([6]) Uporaba členov 92 in 93 Pogodbe ES ter člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).
([7]) Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).
([8]) UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

(14) Komisija je z dopisoma z dne 23. marca 2014 in 4. aprila 2014 od Nemčije zahtevala dodatne informacije. Nemčija je odgovorila z dopisi z dne 17. aprila 2014, 24. aprila 2014 in 9. maja 2014.

(15) Nemčija je 17. junija 2014 Komisijo obvestila, da se izjemoma strinja s sprejetjem tega sklepa samo v angleškem jeziku.

2. **OZADJE PREISKAVE**

2.1 **Preoblikovanje letališča in njegove lastniške strukture**

(16) Letališče Frankfurt Hahn leži v zvezni deželi Porenje – Pfalška približno 120 km zahodno od mesta Frankfurt na Majni. Do leta 1992 je bilo vojaška zračna baza ZDA. Nato je bilo preoblikovano v civilno letališče. Ima dovoljenje za 24-urno obratovanje.

(17) *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (v nadaljnjem besedilu: holding Hahn), javno-zasebno partnerstvo med družbo Wayss & Freytag in zvezno deželo Porenje – Pfalška, je 1. aprila 1995 od Nemčije pridobil lastništvo nad infrastrukturo letališča Frankfurt Hahn. To javno-zasebno partnerstvo je med letoma 1995 in 1998 razvijalo letališče s ciljem, da bi postalo industrijsko in poslovno območje. Po navedbah Nemčije se je po tem, ko se partnerstvo med družbo Wayss & Freytag in zvezno deželo Porenje – Pfalška ni izkazalo za uspešno, 1. januarja 1998 v projekt začela vključevati družba *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (v nadaljnjem besedilu: družba Fraport) (*) in je nazadnje prevzela upravljanje letališča.

(18) Družba Fraport je kupila 64,90 % delnic v družbi upravljavki *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (v nadaljnjem besedilu: družba FFHG) za ceno […] ([9]). Plačilo dela nakupne cene ([…] EUR) je zapadlo v plačilo 31. decembra 2007, zanj pa so veljali nekateri pogoji ([10]). Družba Fraport je avgusta 1999 kupila 73,37 % delnic holdinga Hahn in 74,90 % delnic njegovega splošnega partnerja *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* za ceno […] EUR. S tem je dejansko postala novi partner zvezne dežele Porenje – Pfalška.

(19) Družba Fraport se je v zvezi z letališčem Frankfurt Hahn osredotočila na sistematični razvoj potniškega in tovornega prometa letališča. V tem pogledu je bila eno od prvih podjetij, ki je uporabilo poslovni model, namenjen predvsem pritegnitvi nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Na tej podlagi se je družba Fraport zavezala, da bo s holdingom Hahn sklenila novo pogodbo o prenosu dobička in izgube, potem ko bo ta preoblikovan v nemško družbo z omejeno odgovornostjo (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung, GmbH*). Preoblikovanje in sklenitev navedene pogodbe sta bila opravljena 24. novembra 2000.

(20) Holding Hahn in družba FFHG sta se nato združila v družbo *Flughafen Hahn GmbH*. Zvezna dežela Porenje – Pfalška je imela v novi družbi 26,93 % delnic, družba Fraport pa 73,07 %. Leta 2001 sta oba delničarja, tj. družba Fraport in zvezna dežela Porenje – Pfalška, v družbo FFHG vložila svež kapital.

(21) Do 11. junija 2001 je bilo 100 % delnic v družbi Fraport v lasti javnih delničarjev ([11]). Družba Fraport je 11. junija vstopila na borzo; 29,71 % njenih delnic je bilo prodanih zasebnim delničarjem, preostalih 70,29 % delnic pa je ostalo pri javnih delničarjih.

(22) Novembra 2002 so zvezna dežela Porenje – Pfalška, zvezna dežela Hessen, družba Fraport in družba FFHG sklenile sporazum o nadaljnjem razvoju letališča Frankfurt Hahn. V njem je bilo predvideno drugo povečanje delniškega kapitala. Ob tej priložnosti je zvezna dežela Hessen pristopila k družbi FFHG kot tretji delničar. Družba Fraport je nato imela 65 % delnic, zvezni deželi Hessen in Porenje – Pfalška pa vsaka 17,5 %. Lastniška struktura je ostala nespremenjena do leta 2009, ko je družba Fraport vse svoje delnice prodala zvezni deželi Porenje – Pfalška, in ta ima od takrat 82,5-odstotni večinski delež. Preostalih 17,5 % je še vedno v lasti zvezne dežele Hessen.

(*) *Zaupne informacije*.

([9]) V nadaljevanju tega sklepa se izraz „družba Fraport“ uporablja za družbo „FAG“ pred spremembo poslovnega imena in družbo „Fraport AG“ po tem.

([10]) V skladu s členom 7(3) pogodbe o nakupu bi se lahko ta številka znižala, če bi na primer stroški družbe FFHG za zaščito pred hrupom presegli določeno zgornjo mejo.

([11]) Zvezna deleža Hessen je imela 45,24 % delnic družbe Fraport, družba Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (v 100-odstotni lasti občine Frankfurt na Majni) je imela 28,89 % delnic, Zvezna republika Nemčija pa 25,87 %.

2.2 **Razvoj potniškega in tovornega prometa ter bližnja letališča**

(23) Potniški promet na letališču Frankfurt Hahn se je povečal z 29 289 potnikov leta 1998 na 4 milijone leta 2007, nato pa se je leta 2013 zmanjšal na 2,7 milijona potnikov (glej preglednico 1). Letališče trenutno uporabljajo družbe Ryanair ([12]), Wizz Air ([13]) in druge letalske družbe. Delež družbe Ryanair v potniškem prometu znaša približno [80–100 %].

Preglednica 1

Razvoj potniškega prometa na letališču Frankfurt Hahn od leta 1998 do leta 2013

Leto	Število potnikov	Število potnikov družbe 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 je irska letalska družba in članica Evropskega združenja nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Njena dejavnost je povezana s sekundarnimi, regionalnimi letališči. Trenutno leti na približno 160 evropskih destinacij. Ima homogeno floto, ki jo sestavljajo zrakoplovi Boeing 737-800 s 189 sedeži.

([13]) Wizz Air je madžarska letalska družba in članica Evropskega združenja nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Skupino Wizz Air sestavljajo tri operativne družbe, in sicer Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria in Wizz Air Ukraine. Poslovni model letalske družbe je povezan s sekundarnimi, regionalnimi letališči. Trenutno leti na približno 150 evropskih destinacij. Ima homogeno floto, ki jo sestavljajo zrakoplovi Airbus A 320 s 180 sedeži.

(24) Na letališču Frankfurt Hahn se je precej povečal tudi zračni tovorni promet. S 16 020 ton leta 1998 se je povečal na 286 416 ton leta 2011 in se znova zmanjšal na 152 503 ton leta 2013 (glej preglednico 2). Skupni obseg tovornega prometa na letališču, vključno s prometom špediterjev, je leta 2013 znašal 446 608 ton.

Preglednica 2

Razvoj tovornega prometa na letališču Frankfurt Hahn od leta 1998 do leta 2010

Leto	Skupni zračni tovorni promet v tonah	Skupni obseg tovornega prometa, vključno s prometom špediterjev, v tonah
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) V bližini letališča Frankfurt Hahn so naslednja letališča:

(i) letališče Frankfurt na Majni (približno 115 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 15 minut vožnje z avtomobilom) je mednarodno letališko vozlišče z zelo različnimi destinacijami, na katere se opravljajo leti na kratke in dolge razdalje. Uporabljajo ga predvsem mrežni letalski prevozniki, ki ponujajo povezovalne lete, čeprav ponuja tudi povezave od točke do točke in čarterske polete. Poleg potniškega prometa (leta 2013 približno 58 milijonov potnikov) ponuja tudi zračni tovorni promet (leta 2013 približno 2 milijona ton). Na sliki 1 je prikazan razvoj prometa na letališčih Frankfurt na Majni in Frankfurt Hahn v letih 2000–2012;

(ii) letališče Luxembourg (približno 111 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 30 minut vožnje z avtomobilom) je mednarodno letališče, ki ponuja lete na zelo različne destinacije. Leta 2013 se je uporabljalo za potniški promet (približno 2,2 milijona potnikov), pa tudi za tovorni zračni promet, ki je znašal 673 500 ton;

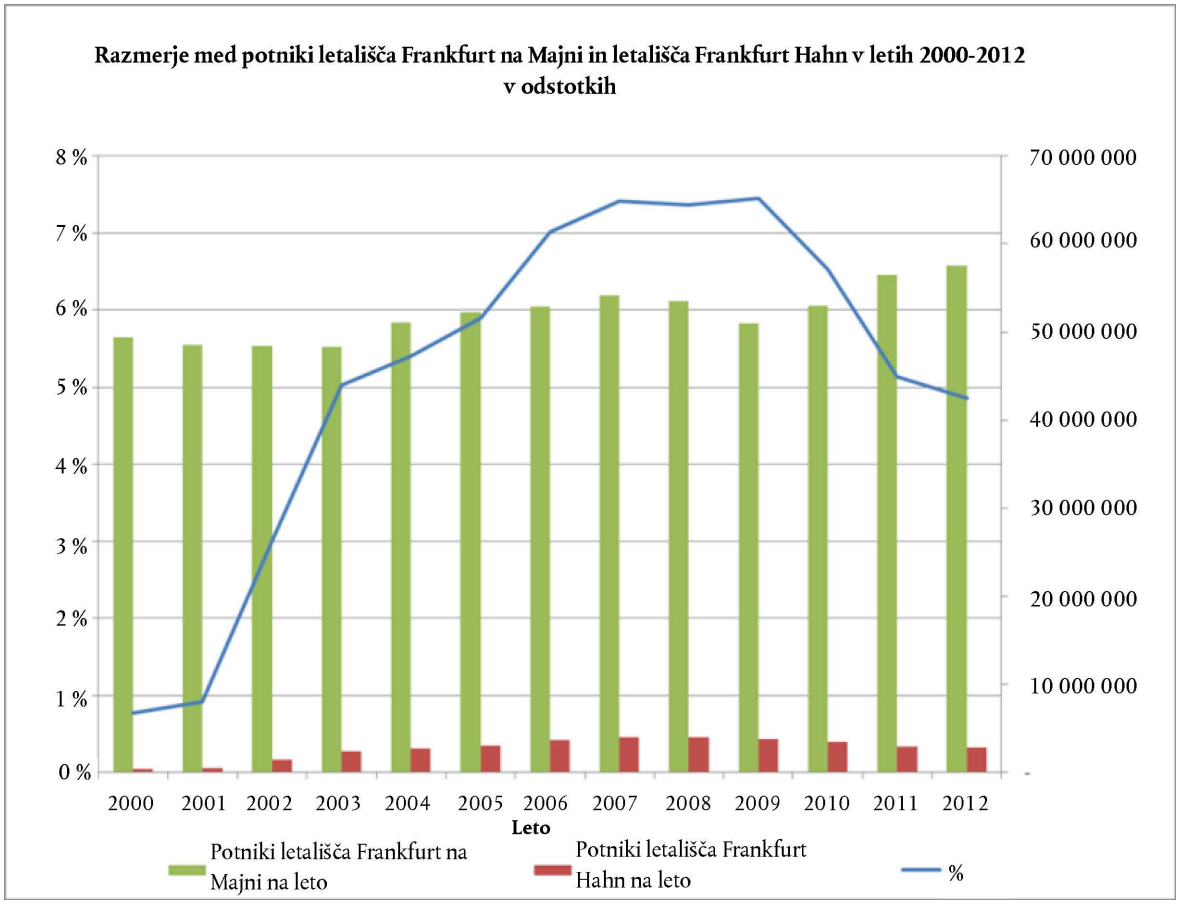
(iii) letališče Zweibrücken (približno 128 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 35 minut vožnje z avtomobilom);

(iv) letališče Saarbrücken (približno 128 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 35 minut vožnje z avtomobilom);

(v) letališče Köln-Bonn (približno 175 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 44 minut vožnje z avtomobilom).

Slika 1

Razvoj potniškega prometa na letališčih Frankfurt na Majni in Frankfurt Hahn v letih 2000–2012



2.3 **Finančni rezultati letališča in pregled izvedenih naložb**

(26) Preglednica 3 zagotavlja pregled naložb, ki jih je družba FFHG izvedla od leta 2001 do leta 2012, v skupnem znesku približno 216 milijonov EUR.

Preglednica 3

Pregled naložb, izvedenih od leta 2001 do leta 2012

V 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Skupaj 2001-2012
Naložbe v infrastrukturo in opremo													
Anlagenzugänge inkl. Umbuchungen													
Zemljišče	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[…]			
Terminal		2 519	3 310					251					
Tovorni hangar			3 850		3 222								
Poslovna stavba								2 428		[…]			
Druge infrastukturne naložbe			10 194	1 152			13 275			[…]	[…]	[…]	
Letališka ploščad	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[…]	[…]		
Druga infrastruktura	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[…]	[…]	[…]	
Nematerialna sredstva (npr. IT)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[…]	[…]	[…]	**7 108**
Oprema	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[…]	[…]	[…]	**75 550**
Skupaj	**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) Preglednica 4 zagotavlja pregled letnih finančnih rezultatov družbe FFHG od leta 2001 do leta 2012.

Preglednica 4

Letni finančni rezultati družbe FFHG med letoma 2001 in 2012

V 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Izkaz uspeha												
Prihodki	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
Drugi prihodki (vključno z nadomestilom za naloge, ki spadajo na področje javne politike, in prodajo zemljišč)	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
Skupaj prihodki	**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**
Stroški materiala	– 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
Stroški osebja	– 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
Drugi stroški (vključno s trženjem)	– 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 (brez drugih prihodkov)	**– 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**
Amortizacija	– 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
Finančni rezultati (aktivne obresti – pasivne obresti)	– 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
Izredni prihodki in stroški	– 431,54	– 206,00	– 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	– 272,55	0,00	0,00
Davki	– 580,13	– 204,74	– 215,18	– 323,82	– 228,44	– 242,33	– 245,00	– 238,66	– 257,45	– 240,85	– 231,03	– 277,52
Kritje izgub s strani družbe Fraport na podlagi prenosa dobička in izgube	***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***
Letni rezultat (dobiček/izguba)	**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. OPIS DEJANSKEGA STANJA IN RAZLOGOV ZA ZAČETEK POSTOPKA

(28) Sklep o začetku postopka se nanaša na ureditev financiranja, uvedeno v letih 2009–2011, in vsebuje naslednji vprašanji:

(i) prvič, ali je bila kreditna linija, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev zvezne dežele Porenje – Pfalška, odobrena po tržnih pogojih in torej ni pomenila državne pomoči, oziroma če je pomenila državno pomoč, ali bi jo bilo mogoče šteti za združljivo z notranjim trgom;

(ii) drugič, ali so bila posojila, ki jih je banka ISB odobrila družbi FFHG, in z njimi povezano poroštvo, ki ga je zvezna dežela Porenje – Pfalška zagotovila družbi FFHG, odobreni po tržnih pogojih in torej niso pomenili državne pomoči, oziroma če so pomenili državno pomoč, ali bi jo bilo mogoče šteti za združljivo z notranjim trgom.

3.1 Kreditna linija, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev zvezne dežele Porenje – Pfalška

(29) Družba FFHG je od 19. februarja 2009 vključena v združena denarna sredstva zvezne dežele Porenje – Pfalška. Cilj združevanja denarnih sredstev je optimizacija porabe likvidnih sredstev v okviru različnih holdingov, skladov in javnih podjetij zvezne dežele.

(30) Udeležba različnih podjetij in skladov pri združevanju denarnih sredstev temelji na memorandumu o soglasju, sklenjenem med zadevnim podjetjem/skladom in ministrstvom za finance zvezne dežele Porenje – Pfalška. Če povpraševanje po likvidnih sredstvih presega razpoložljiva sredstva v združenih denarnih sredstvih, se likvidnostna vrzel kratkoročno financira na kapitalskem trgu.

(31) Trenutna kreditna linija družbe FFHG v združenih denarnih sredstvih zvezne dežele Porenje – Pfalška znaša 45 milijonov EUR. Družba FFHG je do 25. marca 2013 porabila 100 % (45 milijonov EUR) svoje kreditne linije.

3.2 Refinanciranje posojil družbe FFHG s strani Investitions- und Strukturbank zvezne dežele Porenje – Pfalška

(32) Potem ko je zvezna dežela Porenje – Pfalška postala večinska delničarka družbe FFHG, je banka ISB leta 2009 refinancirala njena dolgoročna posojila. Tri posojila, tj. posojila št. 1, 3 in 4 (glej preglednico 5), so bila odobrena po nespremenljivi obrestni meri za celotno trajanje zadevnih posojil, posojili št. 2 in 5 pa sta bili odobreni po spremenljivi obrestni meri. V preglednici 5 so povzeti pogoji posojil, ki jih je odobrila banka ISB.

Preglednica 5

Posojila družbe FFHG, ki jih je odobrila banka ISB

Št.	Banka	Znesek posojila v milijonih EUR	Trajanje	Obrestna mera	Obrestna zamenjava
1	ISB	18,4	[približno osem let]	[> 3 %; < 4,5 %]	
2	ISB	20,0	[približno pet let]	[< 12]-mesečni EURIBOR plus [< 1 %]	[…]
3	ISB	2,5	[približno dve leti]	[> 3 %; < 4,5 %]]	

Št.	Banka	Znesek posojila v milijonih EUR	Trajanje	Obrestna mera	Obrestna zamenjava
4	ISB	25,9	[približno sedem let]	[> 3 %; < 4,5 %]]	
5	ISB	6,8	[približno tri leta]	[< 12]-mesečni EURIBOR plus [< 1 %]	[…]

(33) Družba FFHG je tudi sklenila dve pogodbi o obrestni zamenjavi z IKB Corporate Lab. Pogodbi varujeta pred nihanji spremenljivega dela obrestne mere za posojili št. 2 in 5 (glej preglednico 5), tj. šestmesečnega oziroma trimesečnega EURIBOR-a. Pogodbi o obrestni zamenjavi sta bili podpisani leta 2004 in leta 2005 (v zvezi s takrat odobrenimi posojili, ki jih je nadomestilo sedanje financiranje).

(34) Pogoji odplačevanja različnih posojil, ki jih je odobrila banka ISB, se razlikujejo. Posojila št. 1, 3, 4 in 5 so amortizacijska posojila, medtem ko je posojilo št. 2 posojilo, ki se vrne v enkratnem znesku ob zapadlosti. V preglednici 6 so povzeti pogoji odplačevanja navedenih posojil.

Preglednica 6

Pogoji odplačevanja posojil banke ISB

Št.	Banka	Znesek posojila v milijonih EUR	Pogoji odplačevanja/datum zapadlosti
1	ISB	18,4	Polletno odplačevanje 30. junija in 30. decembra vsako leto, zadnji obrok odplačila zapade v plačilo […]
2	ISB	20,0	Posojilo z odplačilom v enkratnem znesku dne […]
3	ISB	2,5	Polletno odplačevanje 30. aprila in 30. oktobra vsako leto, zadnji obrok odplačila zapade v plačilo […]
4	ISB	25,9	Polletno odplačevanje 30. junija in 30. decembra vsako leto, zadnji obrok odplačila zapade v plačilo […]
5	ISB	6,8	Četrtletno odplačevanje […], zadnji obrok odplačila zapade v plačilo […]

(35) Za vsa posojila 100-odstotno jamči zvezna dežela Porenje – Pfalška. Družba FFHG za poroštva plačuje poroko poroštveno premijo v višini [0,5–1,5 %] na leto.

3.3 **Združljivost morebitne državne pomoči za družbo FFHG**

(36) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila dvome glede tega, ali bi bili kreditna linija, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev zvezne dežele Porenje – Pfalška, navedena v oddelku 3.1, ter posojila in poroštvo, navedeni v oddelku 3.2, združljivi z notranjim trgom ob neobstoju pogojev za združljivost pomoči za tekoče poslovanje na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005, če bi pomenili državno pomoč.

4. **PRIPOMBE NEMČIJE**

(37) Nemčija je na splošno trdila, da nobeden od dveh ukrepov, ki se preiskujeta v tem postopku, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe, ker družba FFHG ob upoštevanju vseh ustreznih okoliščin ni pridobila gospodarske prednosti. Podredno je navedla, da če bi Komisija ta ukrepa štela za državno pomoč v smislu Pogodbe, bi jo bilo treba šteti za združljivo z notranjim trgom.

4.1 **Poseben položaj letališča Frankfurt Hahn leta 2009**

(38) Nemčija je menila, da je treba pri oceni zadevnih finančnih ukrepov upoštevati poseben položaj letališča in ozadje teh finančnih ukrepov. V zvezi s tem se je sklicevala na naslednje tri okoliščine.

(39) Prvič, v zvezi z ozadjem ukrepov je poudarila, da je družba FFHG večino svojih naložb med preoblikovanjem letališča iz vojaškega v komercialno in po njem financirala s posojili. Po navedbah Nemčije je imela torej družba FFHG v nasprotju z drugimi letališči veliko dolgoročnih finančnih obveznosti.

(40) Drugič, Nemčija je trdila, da je bilo refinanciranje posojil družbe FFHG neizogibno, ker je družba Fraport 1. januarja 2009 svoje delnice prodala zvezni deželi Porenje – Pfalška. Pred prodajo je bila družba Fraport na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube („*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*“) obvezana zagotoviti financiranje dolgoročnih dolgov družbe FFHG in kriti njene morebitne izgube. Nemčija je nadalje pojasnila, da je pogodba o prenosu dobička in izgube prenehala, ko je zvezna dežela Porenje – Pfalška pridobila delnice, tako da je bilo potrebno refinanciranje obveznosti družbe FFHG. Po navedbah Nemčije je zvezna dežela Porenje – Pfalška s tema ukrepoma samo nameravala ohraniti finančni položaj družbe FFHG.

(41) Tretjič, Nemčija je poudarila zlasti dejstvo, da bi zasebno podjetje družbo FFHG financiralo pod enakimi pogoji, kot jo je financirala zvezna dežela Porenje – Pfalška, in da so zadevni pogoji v skladu z načelom posojilodajalca v tržnem gospodarstvu. Navedla je, da mora Komisija upoštevati komercialno transakcijo kot celoto in vse okoliščine posamezne zadeve, zlasti dejstvo, da ima zvezna dežela veliko večino delnic.

4.2 **Narava pomoči kreditne linije, zagotovljene iz združenih denarnih sredstev zvezne dežele Porenje – Pfalška**

4.2.1 *Financiranje združenih denarnih sredstev*

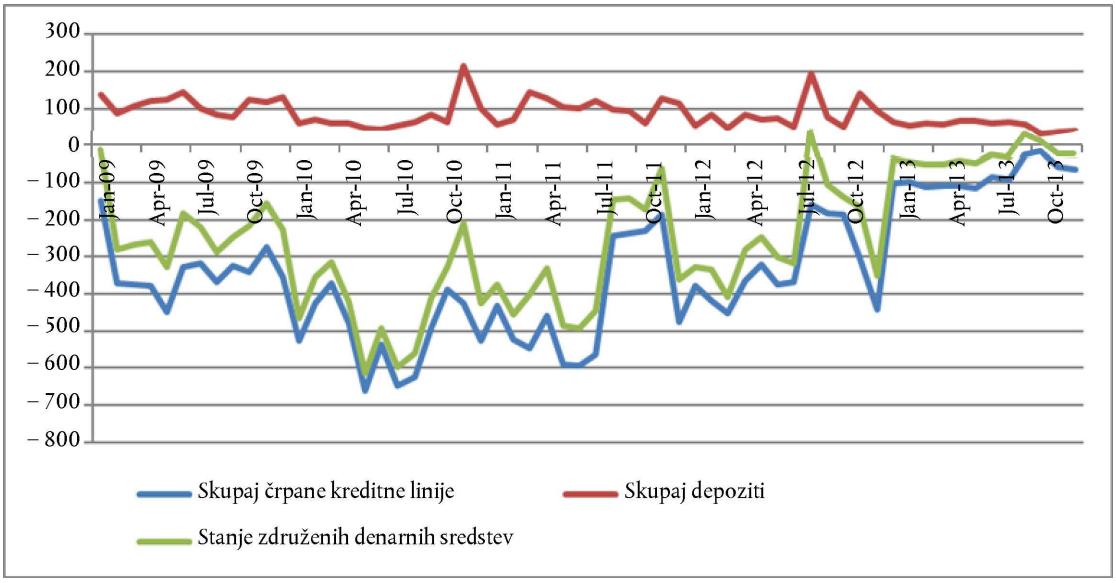
(42) Nemčija je navedla, da so združena denarna sredstva finančni instrument, ki ga je leta 2002 vzpostavila zvezna dežela. V njih lahko sodelujejo institucije in skladi zvezne dežele ter vsa podjetja zasebnega prava, ki so v več kot 50-odstotni lasti zvezne dežele. Nemčija je pojasnila, da dnevno stanje računa združenih denarnih sredstev upravlja „Landeshauptkasse“ zvezne dežele.

(43) Nemčija je menila, da se združena denarna sredstva ne financirajo neposredno iz proračuna zvezne dežele, ampak iz presežka denarnih sredstev udeležencev. Nadalje je pojasnila, da se presežek denarnih sredstev v združenih denarnih sredstvih vlaga na kapitalskih trgih; enako se primanjkljaj izravnava s sredstvi, pridobljenimi na kapitalskem trgu. Nemčija je torej trdila, da se finančna podpora iz združenih denarnih sredstev ne dodeljuje iz državnih sredstev in je tudi ni mogoče pripisati državi.

(44) Nemčija je tudi predložila podatke za prikaz skupne bilance (depoziti sodelujočih podjetij in črpane kreditne linije) združenih denarnih sredstev, kot je povzeta na sliki 2.

Slika 2

Skupni razvoj financiranja združenih denarnih sredstev zvezne dežele v letih 2009–2013 (v milijonih EUR)



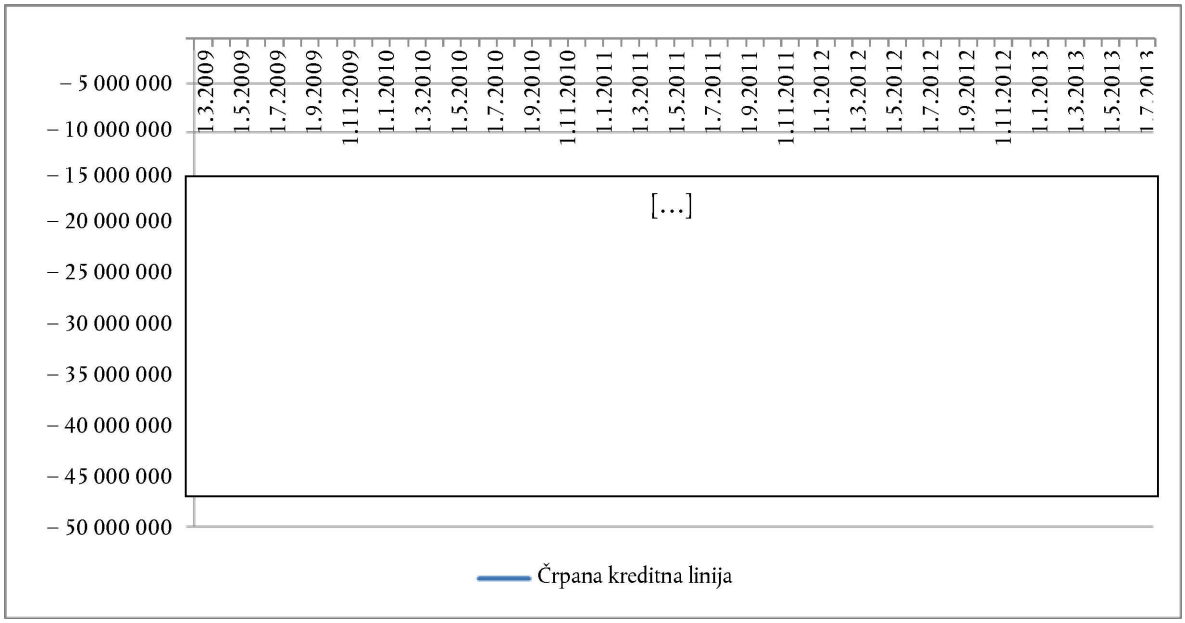
4.2.2 *Gospodarska prednost*

(45) Nemčija je trdila, da družba FFHG s tem, da je bila vključena v združena denarna sredstva zvezne dežele, ni pridobila gospodarske prednosti v smislu člena 107(1) Pogodbe. Po mnenju Nemčije se *sporočilo o referenčnih obrestnih merah* ([14]) ne bi smelo uporabljati strogo, ker ne upošteva dejstva, da ima zvezna dežela Porenje – Pfalška veliko večino delnic družbe FFHG.

(46) Nemčija je pojasnila, da čeprav je bila kreditna linija odobrena za daljše obdobje, posojila načeloma zapadajo v plačilo dnevno. Zato je trdila, da črpana kreditna linija ustreza kratkoročnemu posojilu. Slika 3 prikazuje, kako je družba FFHG uporabljala kreditno linijo.

Slika 3

Pregled črpanja kreditne linije združenih denarnih sredstev s strani družbe FFHG med marcem 2009 in avgustom 2013 (v EUR)



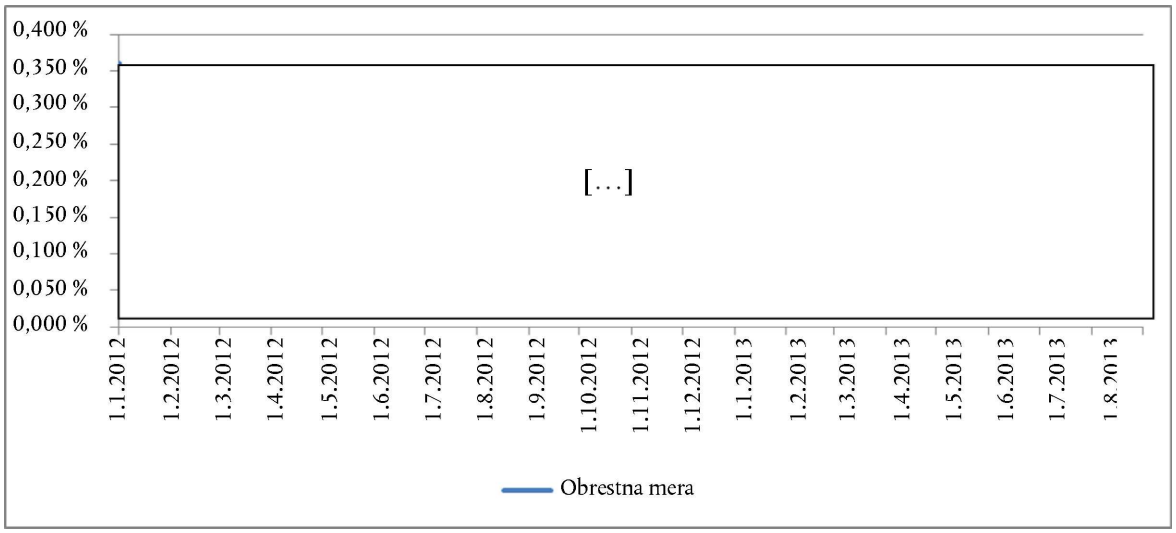
([14]) Sporočilo Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj z dne 12. decembra 2007 (UL C 14, 19.1.2008, str. 6).

(47) V zvezi z razvrstitvijo in zavarovanjem obveznosti v okviru združenih denarnih sredstev je Nemčija navedla, da so obveznosti družbe FFHG v okviru združenih denarnih sredstev razvrščene na isto raven kot vse njene druge obveznosti. Poudarila je, da se od podjetij, ki uporabljajo združena denarna sredstva, kritje sicer ne zahteva, vendar pa so podjetja pod nadzorom zvezne dežele, ki lahko kot večinska delničarka družbe FFHG vedno zahteva, naj se črpana posojila zavarujejo. Poleg tega je poudarila, da so združena denarna sredstva običajna in zelo pogosta tržna praksa. Po mnenju Nemčije je cilj združenih denarnih sredstev uravnotežiti likvidnost med podjetji, ki so v lasti zvezne dežele.

(48) Nemčija je zlasti v zvezi z navedbo v sklepu o začetku postopka, da bi moral biti ob neobstoju bonitetne ocene dodatek za tveganje določen na 1 000 bazičnih točk, trdila, da ne bi po njenem mnenju noben zasebni holding pristel 1 000 bazičnih točk osnovni posojilni obrestni meri za delničarsko posojilo, odobreno njegovi hčerinski družbi, če bi sledil gospodarskim in strukturnim interesom holdinga. Dodala je, da je obrestna mera za družbo FFHG približno ustrezala evropski medbančni obrestni meri za depozite čez noč (European OverNight Index Average). Na sliki 4 je prikazana obrestna mera, zaračunana družbi FFHG za uporabo kreditne linije v letih 2012 in 2013.

Slika 4

Gibanje obrestne mere, zaračunane družbi FFHG za črpanje iz združenih denarnih sredstev od januarja 2012 do avgusta 2013



(49) Kar zadeva navedbo v sklepu o začetku postopka, da se dodatek za tveganje običajno določi na podlagi ocene verjetnosti neplačila s strani družbe FFHG, je Nemčija poudarila, da zvezna dežela Porenje – Pfalška z vključitvijo družbe FFHG v združena denarna sredstva posojila ni odobrila tretji osebi, ampak je ponudila delničarsko posojilo svoji hčerinski družbi. Nadalje je navedla, da se je zvezna dežela kot delničarka dobro zavedala verjetnosti neplačila s strani družbe FFHG in ni potrebovala zunanje ocene, saj je imela vse potrebne informacije.

(50) Nemčija je tudi predložila bonitetne ocene družbe FFHG, izdelane na podlagi modela kreditnega točkovanja ([15]) agencije Moody's za obdobje 2009–2014, kot so povzete v spodnji preglednici 7. Nemčija je navedla, da so bile te bonitetne ocene izdelane na podlagi računovodskih izkazov družbe FFHG z dne 31. decembra preteklega leta in razpoložljivih poslovnih načrtov.

([15]) KMV Riskcalc Germany 3.1; ta model se uporablja za oceno bonitetnih ocen družb, ki ne kotirajo na borzi, na podlagi njihovih finančnih podatkov. Model agencije Moody's KMV RiskCalc Germany 3.1 izračuna pričakovano pogostost neplačil (ali verjetnost neplačila) podjetij, ki ne kotirajo na borzi, na podlagi podatkov iz računovodskih izkazov.

Preglednica 7

Pregled bonitetnih ocen družbe FFHG v letih 2009–2014

Obdobje	Predvideno trajanje (1)	Samostojna bonitetna ocena družbe FFHG (bonitetna lestvica agencije Moody's)	Prilagojena bonitetna ocena (2) (bonitetna lestvica agencije Moody's)
1. januar 2009–31. december 2010	2 leti	[Ba1–B3] (3)	[Baa3–B2] (4)
1. januar 2011–31. december 2011	1 leto	[Ba1–B3] (3)	[Baa3–B2] (4)
1. januar 2012–31. december 2012	1 leto	[Ba1–B3]	[Baa3–B2]
1. januar 2013–31. december 2014	2 leti	[Ba1–B3]	[Baa3–B2]

(1) Glede na pojasnila v uvodni izjavi 46 je bilo za bonitetne ocene predvideno kratkoročno trajanje posojil, zagotovljenih v okviru združenih denarnih sredstev.
(2) Ob upoštevanju lastniške strukture.
(3) To ustreza bonitetni oceni [BB+ do B–] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's. Ta bonitetna kategorija pomeni, da je posojilojemalec […].
(4) To ustreza bonitetni oceni [BBB – do B] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's. Ta bonitetna kategorija pomeni, da je posojilojemalec […].
Vir: Memorandum KPMG z dne 7. junija 2013.

(51) Nemčija je posledično trdila, da družba FFHG z vključenostjo v združena denarna sredstva zvezne dežele ni pridobila gospodarske prednosti in da torej dostop do združenih denarnih sredstev ni pomenil državne pomoči.

4.3 **Narava pomoči posojil in poroštva, odobrenih družbi FFHG**

4.3.1 *Tržna skladnost posojil banke ISB*

(52) Nemčija je navedla, da družba FFHG ni pridobila prednosti z refinanciranjem posojil banke ISB. Po njenem mnenju so bila posojila banke ISB primerljiva s posojili, ki jih je leta 2005 odobrila Nassauische Sparkasse. Kot navaja Nemčija, je bilo tudi zavarovanje posojil banke ISB primerljivo s posojili Nassauische Sparkasse.

(53) Nemčija je navedla, da je v skladu s sodno prakso Sodišča (16) pomoč opredeljena kot ukrepi, s katerimi se znižajo stroški, ki običajno bremenijo proračun podjetja. Trdila je, da pomoči ne more biti, če zadevni stroški ostanejo na isti ravni. Opozorila je, da so bile obresti, plačane v okviru posojil, ki jih je refinancirala banka ISB, skupaj za [80 000 EUR do 130 000 EUR] višje v primerjavi s prejšnjimi ureditvami financiranja. Poleg tega je poudarila, da je morala družba FFHG plačati premijo v višini [300–340] in [340–410] bazičnih točk k osnovni posojilni obrestni meri. Nemčija je navedla, da v skladu s sporočilom o referenčnih obrestnih merah navedene obrestne mere ustrezajo podjetju z zadovoljivo oceno ([BB+ do BB–] na bonitetni lestvici agencije Standard and Poor's) in nizko stopnjo zavarovanja ali slabo oceno ([B+ do B–] na bonitetni lestvici agencije Standard and Poor's) in običajnim zavarovanjem.

(16) V zvezi s tem se je Nemčija sklicevala na zadevo C-30/59, De gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg proti Visoki oblasti, Recueil 1961, 00003, str. 3, točka 43.

(54) Nemčija je pojasnila, da je družba FFHG leta 2009 v pripravah na novo financiranje Deutsche Bank naročila, naj oceni dodatek za tveganje za refinanciranje njenih obstoječih posojil. Nemčija je predložila oceno Deutsche Bank ([17]), ki je bila pripravljena na podlagi zadnjih treh letnih poročil (2006–2008) družbe FFHG. Poleg tega je pojasnila, da v oceni ni bil upoštevan poslovni načrt družbe FFHG, ker se je takrat pregledoval. V zvezi z oceno Deutsche Bank je Nemčija navedla, da Deutsche Bank na podlagi svoje analize družbo FFHG uvršča v bonitetno kategorijo [< BBB+] ([18]), vendar pa ne navaja natančne bonitetne ocene za družbo.

(55) Nemčija je pojasnila, da so bili pri analizi Deutsche Bank upoštevani posebni lastniški pogoji družbe FFHG (na primer to, da je v lasti javnih organov, in velik pomen družbe za lokalno gospodarstvo). Poudarila je, da bi po mnenju Deutsche Bank vsak posojilodajalec upošteval te okoliščine pri odobritvi posojila družbi FFHG. Po mnenju Nemčije to pomeni, da čeprav je bila samostojna bonitetna ocena družbe FFHG [< BBB+], bi bila njena prilagojena bonitetna ocena (ob upoštevanju posebnih lastniških pogojev) višja ([19]).

(56) V zvezi s tem je Nemčija nadalje pojasnila, da je Deutsche Bank zagotovila oceno upoštevnega dodatka za tveganje za dve alternativni strukturi financiranja – eno, ki temelji na prilagojeni bonitetni oceni družbe FFHG (brez zavarovanja, tj. v zvezi s položajem brez izrecnega državnega poroštva, ki ga je zagotovil glavni delničar družbe FFHG – zvezna dežela Porenje – Pfalška), in eno s 100-odstotnim poroštvom, ki ga je zagotovila zvezna dežela Porenje – Pfalška. Nemčija je poudarila, da je analiza Deutsche Bank pokazala, da bi bil v prvem primeru (brez zavarovanja, na podlagi prilagojene bonitetne ocene) upoštevni dodatek za tveganje za petletno posojilo med [1,3 % in 2,05 %] na leto. Po njenih navedbah bi bil v drugem primeru (s poroštvom, ki krije 100 % posojil) upoštevni dodatek za tveganje med [0,25 % in 0,7 %] na leto ([20]).

(57) Nemčija je v podporo analizam, ki jih je opravila Deutsche Bank, predložila tudi bonitetno oceno iz leta 2010, ki jo je pripravila Volksbank, ki je družbi FFHG v skladu s svojo interno bonitetno lestvico dodelila oceno […] ([21]). Poleg tega je Nemčija pojasnila, da je Kreisspaarkasse Birkenfeld leta 2011 družbi FFHG v skladu s svojo interno bonitetno lestvico dodelila oceno […] ([22]).

(58) Nemčija je poleg tega predložila bonitetne ocene družbe FFHG, izdelane na podlagi modela kreditnega točkovanja agencije Moody's v času, ko so bila odobrena posojila banke ISB (glej preglednico 8).

Preglednica 8

Pregled bonitetnih ocen družbe FFHG v času, ko so bila odobrena posojila banke ISB

Banka	Trajanje	Trajanje v letih	Samostojna bonitetna ocena družbe FFHG (bonitetna lestvica agencije Moody's)	Prilagojena bonitetna ocena ([1]) (bonitetna lestvica agencije Moody's)
ISB	[približno osem let]	[približno osem let]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]
ISB	[približno pet let]	[približno pet let]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]
ISB	[približno dve leti]	[približno dve leti]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]

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

([18]) Točka 3.2.1 Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung: *„[…], gehen wir von einer Einstufung der Gesellschaft im […].*" Bonitetna kategorija [< BBB+] vključuje vse ocene, ki so pod [BBB+] na bonitetni lestvici agencije Standard and Poor's.

([19]) Vendar Deutsche Bank za družbo FFHG ni navedla prilagojene bonitetne ocene.

([20]) Ta stopnja je izračunana tako: [5 do 25] bazičnih točk – dodatek za tveganje, plačan na petletne obveznice nemških zveznih dežel v evrih, [5 do 25] bazičnih točk – poleg zgornjega dodatka za tveganje zaradi posrednega tveganja zaradi družbe v lasti države, [5 do 25] bazičnih točk – za omejeno tržljivost dolga.

([21]) Rating Ergebnis FFHG, ki jo je izvedla Volksbank Hunsrück-Nahe eG. Ta bonitetna ocena ustreza oceni [B do BB] na bonitetni lestvici agencije Standard and Poor's (glej Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, str. 18).

([22]) Ratingunterlagen Kreissparkasse Birkenfeld. Ta bonitetna ocena ustreza oceni [B – do BB–] na bonitetni lestvici agencije Standard and Poor's (glej Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, str. 18).

Banka	Trajanje	Trajanje v letih	Samostojna bonitetna ocena družbe FFHG (bonitetna lestvica agencije Moody's)	Prilagojena bonitetna ocena (1) (bonitetna lestvica agencije Moody's)
ISB	[približno sedem let]	[približno sedem let]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]
ISB	[približno tri leta]	[približno tri leta]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]

(1) Ob upoštevanju lastniške strukture.
Vir: Memorandum KPMG z dne 7. junija 2013.

(59) Nemčija je trdila, da je treba družbo FFHG šteti za podjetje z dobro bonitetno oceno, ker ima visoko stopnjo zavarovanja (kot zavarovanje se lahko uporabijo vsa sredstva družbe FFHG) in dober delež lastnega kapitala v višini približno 30 %, čeprav je družba FFHG ustvarjala izgubo, in ker je zvezna dežela Porenje – Pfalška – kot delničarka družbe FFHG – zagotovila poroštvo za posojilo.

(60) Poleg tega je Nemčija poudarila, da sta se družba FFHG in banka ISB pogajali o pogojih posojil in da zvezna dežela Porenje – Pfalška na ta pogajanja ni vplivala.

(61) Nemčija je zato menila, da so bila posojila banke ISB družbi FFHG odobrena po tržnih pogojih in da zato ne pomenijo državne pomoči.

4.3.2 *Tržna skladnost poroštva, ki ga je odobrila zvezna dežela Porenje – Pfalška*

(62) Nemčija je navedla, da je zelo običajno, da holdinške družbe jamčijo za finančne obveznosti svoje hčerinske družbe. Poleg tega je trdila, da poroštvo zvezne dežele Porenje – Pfalška izpolnjuje zahteve iz obvestila o poroštvih ([23]). Nemčija, ki je priznala, da je bilo s poroštvom zavarovanih 100 % zneska posojila, namesto 80 % (kot se zahteva z obvestilom o poroštvih), je podarila, da je to treba pripisati dejstvu, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška prevzela poroštva družbe Fraport, ki so prav tako zajemala 100 % zneska posojila. V zvezi s tem je navedla, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška s prevzemom 100-odstotnega zavarovanja, ki je obstajalo prej, samo ohranila nespremenjeno stanje. Družba FFHG torej po mnenju Nemčije ni pridobila gospodarske prednosti.

(63) Poleg tega je Nemčija trdila, da bi družba FFHG lahko ponudila druga zavarovanja (kot so zemljišče, stavbe in druga osnovna sredstva), ki niso bila potrebna, ker je imela zvezna dežela veliko večino delnic družbe FFHG. Nemčija je torej trdila, da se pogoji posojila ne bi nujno spremenili, če zvezna dežela ne bi odobrila poroštva.

(64) Nemčija je poleg tega poudarila, da družba FFHG plačuje tržno premijo za poroštvo. V podporo temu se je sklicevala na študijo Deutsche Bank, kot je navedena v uvodni izjavi 56. V tem okviru je Nemčija pojasnila, da je Deutsche Bank določila, da bi bila premija za poroštvo med [0,5 in 1,5 %] ([24]). Nemčija je navedla, da je bila premija določena na [0,5 do 1,5 %], ker se je družba FFHG ob izdaji poroštva uspešno razvijala. Na podlagi tega je poudarila, da je treba za to poroštveno premijo šteti, da je v skladu s trgom, saj je v okviru meje, ki so jo določili strokovnjaki Deutsche Bank.

([23]) Obvestilo Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštev (UL C 155, 20.6.2008, str. 10).
([24]) Deutsche Bank oceni dva alternativna scenarija financiranja družbe FFHG – scenarij brez zavarovanja in scenarij s 100-odstotnim državnim poroštvom. Meni, da bi bil v prvem primeru (brez zavarovanja) upoštevni dodatek za tveganje za petletno posojilo med [1,30 in 2,05 %] na leto. V drugem primeru (s poroštvom, ki krije 100 % terjatev) bi bil upoštevni dodatek za tveganje med [0,25 in 0,7 %] na leto. Razlika v dodatkih med obema primeroma naj bi nakazovala ceno poroštva. Razlika, ki jo je ocenila Deutsche Bank, je v razponu [0,6–1,8 %] na leto ([1,3 % – 0,7 % = 0,6 % in 2,05 % – 0,25 % = 1,8 %]).

(65) Skratka, Nemčija je poudarila, da družba FFHG ni pridobila gospodarske prednosti v smislu člena 107(1) Pogodbe niti prek združenih denarnih sredstev zvezne dežele niti prek posojil banke ISB ali z njimi povezanega poroštva.

4.4 **Združljivost ukrepov z notranjim trgom**

4.4.1 *Ocena združljivosti pomoči za naložbe*

(66) Tudi če financiranje, odobreno družbi FFHG, pomeni pomoč, bi bila ta pomoč združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, je trdila Nemčija.

(67) Zlasti v zvezi s posojili banke ISB in z njimi povezanim poroštvom je trdila, da so se s posojili banke ISB refinancirale obstoječe posojilne pogodbe, ki so bile sklenjene zaradi financiranja infrastrukturnih ukrepov na letališču Frankfurt Hahn. V zvezi s tem je navedla, da se je s posojilom banke ISB št. 1 refinanciralo posojilo, ki je bilo namenjeno financiranju naložb v opremo na letališču Frankfurt Hahn v letih 2007 in 2008, medtem ko je bilo posojilo banke ISB št. 2 namenjeno refinanciranju posojila za financiranje naložb, ki so bile na letališču izvedene leta 2002. Po navedbah Nemčije so se tudi s posojilom banke IISB št. 3 refinancirale naložbe v preoblikovanje tovornega hangarja v potniški terminal in drugi ukrepi za razširitev infrastrukture. Nemčija je nadalje trdila, da so se tudi s posojiloma banke ISB št. 4 in 5 refinancirala posojila za financiranje naložb v letih 2004–2006. Trdila je torej, da posojila ne pomenijo pomoči za tekoče poslovanje, ampak pomoč za naložbe, ki je v skladu s pogoji za združljivost iz smernic za letalski sektor iz leta 2005. Naslednje uvodne izjave vsebujejo analizo skladnosti z vsakim od navedenih pogojev.

(a) Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

(68) Kar zadeva pogoj, da mora ukrep prispevati k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa, je Nemčija trdila, da je bil cilj financiranja letališke infrastrukture na letališču Frankfurt Hahn vedno izboljšati gospodarsko strukturo gospodarsko nerazvite in redko poseljene regije Hunsrück.

(69) V zvezi s tem je navedla, prvič, da je bil cilj podpore družbi FFHG pomagati pri reševanju šibkega strukturnega gospodarstva regije Hunsrück. Nemčija je trdila, da je letališče Frankfurt Hahn obkroženo s številnimi območji, ki se štejejo za regije, ki potrebujejo podporo, v okviru *Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“* ([25]), naloge, ki je skupna zveznim in lokalnim vladam. V zvezi s tem je navedla, da so štiri regije okoli letališča, tj. Landkreis Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell in Rhein-Hunsrück-Kreis, povprečno samo pol tako gosto poseljene kot preostali del zvezne dežele Porenje – Pfalška. Poudarila je, da je za navedene regije, katerih gospodarstvo oblikujejo mala in srednja podjetja, zaposlovanje glavni branik, ki varuje pred nadaljnjim upadanjem regionalnega gospodarstva, ter da ima letališče Frankfurt Hahn pomembno vlogo kot delodajalec in stranka.

(70) Drugič, Nemčija je trdila, da ima letališče Frankfurt Hahn pomembno vlogo pri strateškem razvoju receptivnega (približno 33 % potnikov, kar leta 2005 ustreza približno 1 milijonu potnikov) in emitivnega turizma (približno 67 % potnikov) za zvezno deželo Porenje – Pfalška. Navedla je, da 88 % potnikov, ki prispejo v regijo, tam ostane več dni. Trdila je, da so turisti, ki so prispeli prek letališča Frankfurt Hahn, leta 2005 ustvarili približno 5,7 milijona nočitev ([26]). Po navedbah Nemčije se je število nočitev še povečalo, saj je zvezna dežela Porenje – Pfalška

([25]) Gemeinschaftsaufgabe „*Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz*“ z dne 6. oktobra 1969 (BGBl. I S. 1861), nazadnje spremenjen s členom 8 zakona z dne 7. septembra 2007 (BGBl. I, str. 2, 246).

([26]) Flughafen Frankfurt Hahn – Regionaloekonomische Effekte, ZFL Studie, 03/2007.

leta 2011 sprejela 8,2 milijona gostov, ki so ustvarili 21,5 milijona nočitev. Nemčija je poudarila, da se je zlasti povečalo število gostov iz vzhodno- in južnoevropskih držav ter da je iz teh držav veliko letov na letališče Frankfurt Hahn. Tako je bilo po navedbah Nemčije s turizmom v zvezni deželi Porenje – Pfalška ustvarjenih približno 198 000 delovnih mest. Posledični prihodki in učinki na zaposlovanje izvirajo predvsem iz receptivnega turizma, v katerem ima letališče Frankfurt Hahn osrednjo vlogo, saj za turiste pomeni vrata v regijo Hunsrück, pa tudi v zvezno deželo Porenje – Pfalška na splošno, kot je pojasnila Nemčija. Nemčija je navedla, da se je med letoma 1990 in 2001 število turistov v regiji Hunsrück povečalo za 70 %, v zvezni deželi Porenje – Pfalška pa za 35 %. Po njenih navedbah se je v istem obdobju število tujih turistov v regiji Hunsrück povečalo za 163 %. Ker 88 % turistov, ki v regijo prispejo prek letališča Frankfurt Hahn, ostane vsaj eno noč, več kot 80 % pa jih ostane celo od dva do deset dni, ti ustvarijo skupni promet v višini približno 133,7 milijona EUR na leto. Poleg tega je Nemčija trdila, da tudi emitivni turizem (67 %) na podlagi prihodkov iz neletalskih dejavnosti ustvarja dohodke za letališče Frankfurt Hahn.

(71) Tretjič, Nemčija je navedla, da je letališče Frankfurt Hahn ob upoštevanju vseh delov letaliških dejavnosti leta 2012 v regiji Hunsrück ustvarilo 3 063 delovnih mest, od katerih jih je bilo 74 % zaposlitev s polnim delovnim časom. Po navedbah Nemčije 90 % navedenih zaposlenih tudi živi v regiji. Nemčija je trdila, da letališče Frankfurt Hahn pomaga preprečevati preseljevanje mladih usposobljenih delavcev v druge regije ter gospodarsko in družbeno nazadovanje regionalnih skupnosti in njihove infrastrukture. Poudarila je tudi, da letališče Frankfurt Hahn nima samo zgoraj navedenih neposrednih učinkov na trg dela, ampak ima tudi obsežne posredne, sekundarne in usmerjevalne učinke, ki izhajajo iz vse večjega števila gospodarskih in turističnih dejavnosti. V zvezi s tem se je Nemčija sklicevala na pozitivne sekundarne učinke za regijo, namreč manjšo brezposelnost in večje število davkoplačevalcev, zaradi česar imajo občine v regijah več denarja za podporo lokalnemu gospodarstvu. Letališče je na podlagi receptivnega turizma skupaj ustvarilo približno 11 000 delovnih mest za celotno zvezno deželo Porenje – Pfalška.

(72) Nemčija je trdila, da je financiranje infrastrukture letališča Frankfurt Hahn prispevalo tudi k uresničitvi natančno opredeljenega cilja skupnega interesa, tj. boja proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih vozliščih Unije. V zvezi s tem je opozorila na dejstvo, da so bile zgornje meje zmogljivosti letališča Frankfurt na Majni nenehno presežene. Trdila je, da je torej letališče Frankfurt Hahn – zlasti glede na svoje dovoljenje za 24-urno obratovanje – zagotavljalo dodatne zmogljivosti za razbremenitev preobremenjenega letališča Frankfurt na Majni.

(73) Nemčija je poleg tega trdila, da se s podporo letališču Frankfurt Hahn izpolnjuje tudi cilj skupnega interesa, ki je povečati mobilnost državljanov Unije. V zvezi s tem je poudarila, da je letališče Frankfurt Hahn edino nemško letališče, ki ponuja direktne lete v Kaunas (Latvija), Kerry (Irska), na Kos (Grčija), v Montpellier (Francija), Nador (Maroko), Plovdiv (Bolgarija), Pulj (Hrvaška), na Rodos (Grčija), v Santiago de Compostela (Španija) in Volos (Grčija). Po mnenju Nemčije letališče Frankfurt Hahn prispeva tudi k poklicni mobilnosti mladih, ki sta jim regija Hunsrück in zvezna dežela Porenje – Pfalška dostopni po nizkih cenah. Podobno je poudarila, da so visokokakovostne univerze in visokošolske ustanove v Koblenzu, Mainzu, Kaiserslauternu, Trierju, Wiesbadnu, Mannheimu, Bonnu itd., na katerih večinoma ni šolnin, zdaj lahko dostopne študentom iz vse Unije.

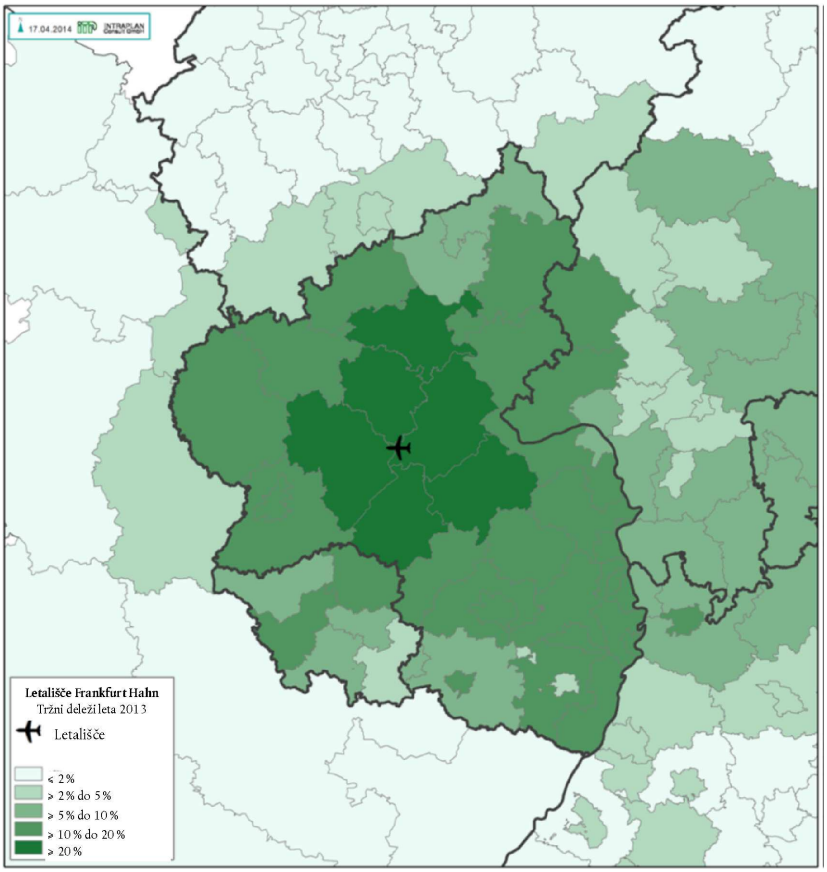
(74) Nemčija je poleg tega trdila, da je v skupnem interesu tudi to, da so regija Hunsrück in okoliške regije zvezne dežele Porenje – Pfalška povezane z drugimi obrobnimi regijami, na primer regijo Limerick, kar se je že izkazalo na podlagi partnerstev med mesti. Nemčija je kot četrto največje nacionalno gospodarstvo na svetu navedla, da se osredotoča ne samo na povezavo z glavnimi evropskimi vozlišči, ampak tudi na medsebojno povezavo regij. Po mnenju Nemčije je večja neodvisnost od glavnih vozlišč, kot so Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol ali Frankfurt na Majni, pomembna za Unijo, saj bo to pomenilo ne samo več neposrednih povezav, ampak tudi večjo zanesljivost, zlasti za tovorni promet, saj je na regionalnih letališčih manj odpovedi zaradi vremena, stavk, terorizma ali tveganja odpovedi.

(75) Nazadnje je Nemčija na splošno poudarila, da bližina letališča Zweibrücken ne pomeni podvajanja letališč za isto gravitacijsko območje, saj je od njega do letališča Frankfurt Hahn 127 km. Po navedbah Nemčije traja vožnja na taki razdalji 1 uro in 27 minut z avtomobilom ali približno 4 ure z vlakom. Nemčija je torej trdila, da se ne bi noben razumen delavec, tovorni prevoznik ali turist, katerega kraj odhoda je v regiji Hunsrück, odpravil na letališče Zweibrücken namesto na letališče Frankfurt Hahn, da bi prišel na končno destinacijo. Poleg tega je trdila,

da glede na potniški in tovorni zračni promet med letoma 2005 in 2012 ni mogoče sklepati o nikakršnem razmerju zamenljivosti med letališčema. Po navedbah Nemčije ima letališče Frankfurt Hahn glavni tržni delež v regiji Hunsrück-Mosel-Nahe (glej sliko 5).

Slika 5

Tržni deleži letališča Frankfurt Hahn v potniškem zračnem prometu leta 2013 (*)



(b) Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem

(76) Nemčija meni, da so financirane naložbe potrebne in sorazmerne s ciljem skupnega interesa (glej uvodno izjavo 68 in naslednje). Po njenih navedbah so bile naložbe izvedene v skladu s potrebami, zgrajena infrastruktura pa je bila potrebna, da je letališče lahko zagotavljalo povezljivost in razvoj regije ter razbremenilo letališče Frankfurt na Majni. Nemčija je poudarila, da infrastruktura ni bila nesorazmerna ali preobsežna glede na potrebe uporabnikov letališča. Zato je menila, da je bil ta pogoj za združljivost izpolnjen.

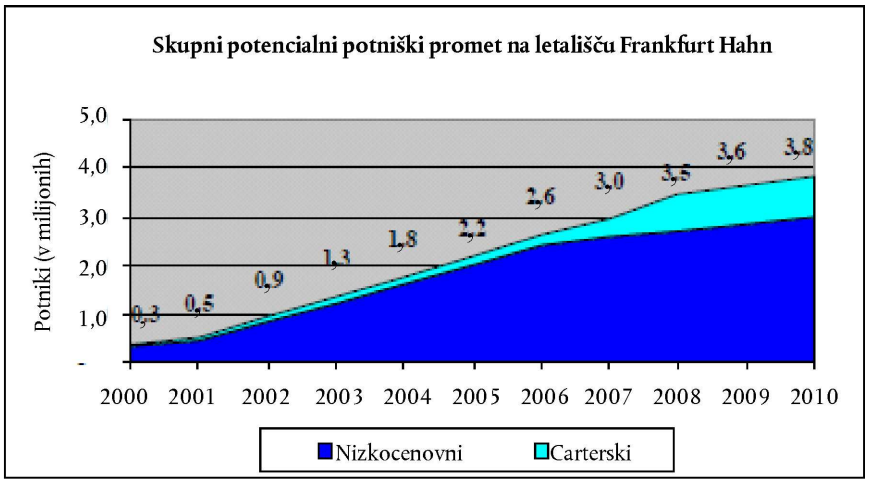
(c) Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe

(77) Nemčija je trdila, da je družba Fraport pred sprejetjem odločitve o razširitvi letališke infrastrukture naročila študije o napovedih prometa, da bi za letališče Frankfurt Hahn opredelila možnosti glede prometa. Predložila je navedene študije, ki so jih v imenu družbe Fraport pripravili strokovnjaki za letalstvo. Na sliki 6 in sliki 8 so povzeti rezultati ene od navedenih študij v zvezi s pričakovanim razvojem potniškega in tovornega prometa na letališču Frankfurt Hahn med letoma 2000 in 2011.

(*) Dopis Nemčije iz septembra 2014.

Slika 6

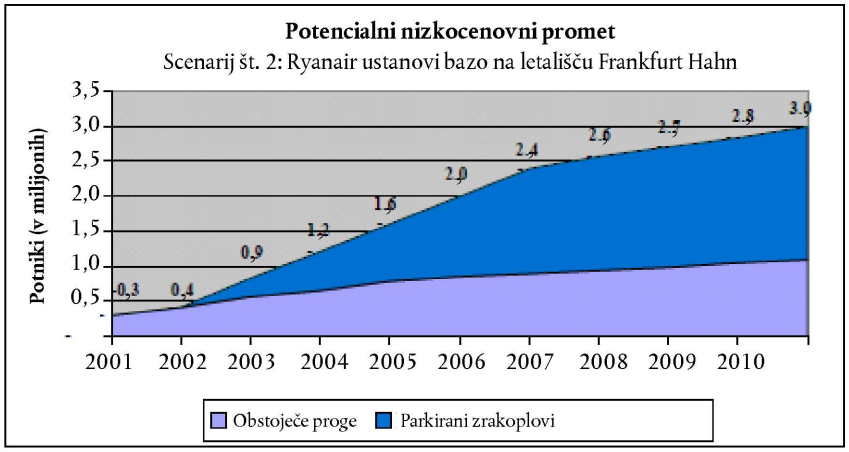
Skupni potencialni potniški promet na letališču Frankfurt Hahn v obdobju 2000–2010



Vir: SH&E.

Slika 7

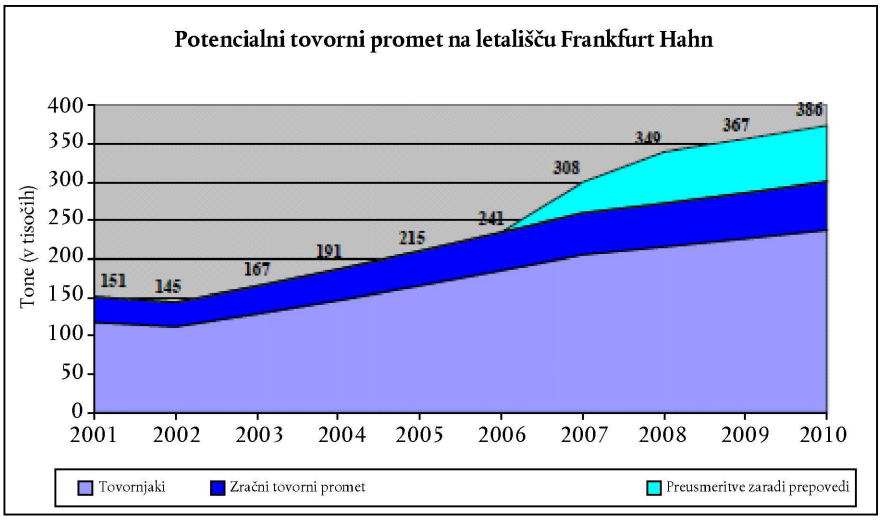
Potencialni nizkocenovni potniški promet (ob predpostavki, da družba Ryanair ustanovi bazo, kar pomeni, da bi svoje zrakoplove čez noč parkirala na letališču) na letališču Frankfurt Hahn v obdobju 2001–2011



Vir: SH&E.

Slika 8

Skupni potencialni tovorni promet na letališču Frankfurt Hahn v obdobju 2001–2010



Vir: SH&E.

(d) Enak in nediskriminacijski dostop do infrastrukture

(78) Glede na informacije, ki jih je predložila Nemčija, imajo vsi morebitni uporabniki infrastrukture enak in nediskriminacijski dostop do letališča. Nemčija je trdila, da letališke pristojbine, ki se plačujejo za uporabo infrastrukture, temeljijo na poslovno upravičenem razlikovanju in da je seznam letaliških pristojbin pregledno in nediskriminacijsko na voljo vsem morebitnim uporabnikom.

(e) Vpliv na trgovino ni v nasprotju s skupnim interesom

(79) Prvič, Nemčija je trdila, da med letališčem Frankfurt Hahn in drugimi letališči na gravitacijskem območju, kot sta letališči Zweibrücken in Frankfurt na Majni, ni učinkov zamenljivosti. Po njenih navedbah pomoč, odobrena družbi FFHG, nima neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco z navedenimi letališči niti v zvezi s potniškim niti v zvezi s tovornim prometom. Nasprotno, Nemčija je trdila, da za lete z nizkocenovnimi prevozniki potniki raje uporabljajo letališka vozlišča (kot sta Köln/Bonn ali Frankfurt na Majni) kot regionalna letališča (kot je Frankfurt Hahn). Navedla je, da so morali v zadnjih letih nizkocenovni prevozniki zagotavljati vse več letov na glavna vozlišča, ker so tradicionalne letalske družbe znižale cene in začele vstopati na trg nizkocenovnih letov. V zvezi s tem je navedla, da so regionalna letališča, kot je Frankfurt Hahn, zdaj pod večjim pritiskom, da tekmujejo z letališkimi vozlišči za potnike, ki potujejo v prostem času. Zato je Nemčija sklenila, da financiranje ni povzročilo neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco, ampak se je nasprotno izkazalo za ustrezno za prehod letališča na stabilni poslovni model v prihodnosti.

(80) Drugič, Nemčija je trdila, da dejstvo, da je bila družba Fraport pred svojo vključitvijo v letališče Frankfurt Hahn že upravljavka letališča Frankfurt na Majni, kaže, da ni bilo pričakovati premikov v smislu zamenljivosti z letališča Frankfurt na Majni na letališče Frankfurt Hahn. Namesto tega je družba Fraport vlagala v možnost razbremenitve letališča Frankfurt na Majni in uporabe dodatne dopolnilne funkcije letališča Frankfurt Hahn, saj je bila za vozlišče Frankfurt na Majni v prihodnosti predvidena preobremenitev zmogljivosti. Po navedbah Nemčije je bila prepoved nočnih letov na letališču Frankfurt na Majni eden od glavnih dejavnikov pri tem sklepanju, saj je imelo letališče Frankfurt Hahn dovoljenje za 24-urno obratovanje.

(81) Skratka, Nemčija je trdila, da so bili učinki financiranja v korist družbe FFHG omejeni na pozitivne regionalne učinke za regijo Hunsrück kot celoto, obenem pa ni bilo negativnih učinkov v zvezi z drugimi letališči, saj se letališče Frankfurt Hahn uporablja za razbremenitev letališča Frankfurt na Majni. Poleg tega je navedla, da razen letališča Luxembourg, ki je že 1 uro in 30 minut (111 km) oddaljeno od letališča Frankfurt Hahn, ni drugih tujih letališč, ki bi si konkurirala na istem gravitacijskem območju. Po mnenju Nemčije pa odobrena pomoč nima negativnega učinka izkrivljanja konkurence niti v zvezi z letališčem Luxembourg.

(f) Spodbujevalni učinek, nujnost in sorazmernost

(82) Nemčija je navedla, da bi se brez pomoči za naložbe raven gospodarske dejavnosti letališča znatno zmanjšala. Trdila je, da je bila pomoč potrebna, saj so bili z njo nadomeščeni samo stroški financiranja, nižji znesek pa bi privedel do nižjih ravni naložb.

4.4.2 *Ocena združljivosti pomoči za tekoče poslovanje*

(83) Nemčija je 17. aprila 2014 predložila svoja stališča do združljivosti ukrepov na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2014. Trdila je, da tudi če so združena denarna sredstva, posojila in z njimi povezano poroštvo pomenili pomoč za tekoče poslovanje za družbo FFHG, je bila ta pomoč združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe in oddelka 5.1.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014. Nemčija je podrobneje predstavila svoje argumente v zvezi z zadevnimi pogoji za združljivost.

(a) Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

(84) Kar zadeva zahtevo, da mora pomoč prispevati k doseganju natančno opredeljenega cilja skupnega interesa, je Nemčija trdila, da je bil namen kritja stroškov poslovanja družbe FFHG vedno izboljšati gospodarsko strukturo gospodarsko nerazvite in redko poseljene regije Hunsrück. Pri tem je uporabila enako sklepanje kot pri oceni združljivosti pomoči za naložbe za financiranje letališke infrastrukture (glej oddelek 4.4.1).

(b) Potreba po posredovanju države

(85) Nemčija je pojasnila, zakaj letališče Frankfurt Hahn ustvarja izgube iz poslovanja, ki jih je treba kriti. Navedla je, da je za letališče, kakršno je Frankfurt Hahn, ki ima 1–3 milijone potnikov, precej ambiciozen cilj, da bi postalo donosno in bi lahko krilo svoje stroške poslovanja. Po navedbah Nemčije tega ambicioznega cilja ni bilo mogoče doseči v zagonskih letih (tj. v obdobju od začetka komercialnega potniškega prometa na letališču do danes) letališča Frankfurt Hahn, ker so letališče bremenile zelo velike infrastrukturne naložbe, ki jih je samo financiralo na kapitalskem trgu in za katere je moralo plačevati visoke obresti. Nemčija je poleg tega navedla, da od začetka svetovne gospodarske in finančne krize potniški in še zlasti tovorni promet stagnirata.

(86) Nemčija je trdila, da je bilo glede na te okoliščine potrebno posredovanje države za kritje izgub iz poslovanja, sicer bi družba FFHG postala plačilno nesposobna. Po navedbah Nemčije bi to privedlo tudi do odvzema dovoljenja za 24-urno obratovanje, kar bi pomenilo, da bi družba FFHG morala ustaviti opravljanje vseh letov, s tem pa bi izgubila stranke, kot so letalske družbe in prevozniki tovora. Poudarila je, da bi tedaj postalo tudi zelo težko najti novega upravljavca za letališče.

(c) Ustreznost ukrepov pomoči kot instrumentov politike

(87) Nemčija je trdila, da je bilo kritje stroškov poslovanja ustrezen ukrep za dosego predvidenega cilja. V zvezi s tem je navedla, da če bi letališče Frankfurt Hahn moralo prenehati delovati in bi izginilo z upoštevnih trgov, potem cilji skupnega interesa v zvezi z razvojem regije Hunsrück in izvedbo naložb za preoblikovanje ne bi bili doseženi. Pri tem je poudarila, da mora javni vlagatelj v nasprotju z zasebnim vlagateljem upoštevati navedene cilje, ko razmišlja o alternativni možnosti – zaprtju letališča.

(d) Obstoj spodbujevalnega učinka

(88) Nemčija je trdila, da je bilo za ohranitev delovanja letališča Frankfurt Hahn nujno kriti njegove stroške poslovanja, sicer bi družba FFHG postala plačilno nesposobna. Navedla je, da je bilo kritje stroškov poslovanja tudi podlaga za uresničitev ciljev skupnega interesa, kot je navedeno v uvodni izjavi 84 in naslednjih. Poleg tega je trdila, da si brez te pomoči za tekoče poslovanje ne bi bilo mogoče zamisliti finančne konsolidacije letališča, kot jo upravljavec predvideva zdaj, saj bi se letališču kopičili dolgovi, namesto da bi se jih to rešilo. Po mnenju Nemčije spodbujevalni učinek ukrepov dokazuje že stalen napredek družbe FFHG k donosnosti.

(e) Sorazmernost pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)

(89) Nemčija je trdila, da je bil element pomoči v posojilih omejen na izgube iz poslovanja ter je pomenil absolutni minimum, potreben za ohranitev obratovanja letališča Frankfurt Hahn in preprečitev njegove plačilne nesposobnosti.

(f) Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino med državami članicami

(90) Nemčija je menila, da ni bilo neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami. Pri tem je uporabila enako sklepanje kot pri oceni združljivosti pomoči za naložbe za financiranje letališke infrastrukture (glej oddelek 4.4.1).

5. **PRIPOMBE TRETJIH OSEB**

5.1 **Zvezna dežela Porenje – Pfalška**

(91) Komisija je pripombe o sklepu o začetku postopka prejela samo od zvezne dežele Porenje – Pfalška. Te so bile v skladu s pripombami Nemčije.

(92) Prvič, zvezna dežela Porenje – Pfalška je navedla, da družba FFHG ni prejela državne pomoči, ker ni pridobila gospodarske prednosti. Trdila je, da bi ukrepe, ki jih je sprejela, sprejel vsak zasebni vlagatelj v enakem položaju. Močno je poudarila, da postopek Komisije omejuje potencialni razvoj družbe FFHG in njene dejavnosti. Opozorila je na pomen letališča Frankfurt Hahn za receptivni turizem in gospodarstvo zvezne dežele.

(93) Tudi če je bila družbi FFHG odobrena državna pomoč, je ta po mnenju zvezne dežele Porenje – Pfalška združljiva z notranjim trgom. Po njenem mnenju je bilo financiranje namenjeno razvoju letališke infrastrukture, ki je izjemnega gospodarskega pomena za zvezno deželo.

(94) Tudi če bo Komisija sprejela stališče, da je šlo za državno pomoč, je to po mnenju zvezne dežele treba šteti za državno pomoč v smislu člena 107(3)(c) in za združljivo z notranjim trgom.

5.2 **Pripombe glede uporabe smernic za letalski sektor iz leta 2014 za obravnavano zadevo**

5.2.1 *Družba Lufthansa*

(95) Družba Lufthansa je trdila, da bi morala Komisija v tej zadevi uporabiti smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 ([27]). Po njenem mnenju ukrepi vključujejo stalno nezakonito in nezdružljivo pomoč za reševanje, ki jo je zvezna dežela Porenje – Pfalška izvajala v korist družbe FFHG. Družba Lufthansa je navedla, da letališče vse od takrat ustvarja letne izgube in da bi moralo brez javne pomoči zapustiti trg.

5.2.2 *Organizacija Transport & Environment*

(96) Ta nevladna organizacija je izrazila pripombe, s katerimi je grajala smernice za letalski sektor iz leta 2014 in dosedanje odločitve Komisije v zvezi z letalsko industrijo zaradi njihovih domnevno negativnih učinkov na okolje.

6. **OCENA**

(97) V skladu s členom 107(1) Pogodbe je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

([27]) Smernice Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah (UL C 244, 1.10.2004, str. 2).

(98) Merila iz člena 107(1) Pogodbe so kumulativna. Za ugotovitev, ali ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, morajo biti torej izpolnjeni vsi naslednji pogoji. Finančna podpora mora namreč:

(a) biti odobrena s strani države ali iz državnih sredstev;

(b) dajati prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga;

(c) izkrivljati konkurenco ali ustvarjati možnost izkrivljanja konkurence in

(d) vplivati na trgovino med državami članicami.

6.1 **Narava pomoči kreditne linije, zagotovljene iz združenih denarnih sredstev zvezne dežele Porenje – Pfalška**

6.1.1 *Pojem podjetje in gospodarska dejavnost*

(99) V skladu z ustaljeno sodno prakso mora Komisija najprej ugotoviti, ali je družba FFHG podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe. Pojem podjetje zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja ([28]). Vsaka dejavnost ponudbe blaga ali storitev na določenem trgu je gospodarska dejavnost ([29]).

(100) Splošno sodišče je v sodbi v zadevi Flughafen Leipzig/Halle potrdilo, da upravljanje letališča za komercialne namene in izgradnja letališke infrastrukture pomenita gospodarsko dejavnost ([30]). Ko začne upravljavec letališča opravljati gospodarske dejavnosti, tako da zagotavlja plačljive letališke storitve, se ne glede na njegov pravni status ali način financiranja šteje za podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe, zato se pravila Pogodbe o državni pomoči lahko uporabljajo za prednost, ki mu jo je dodelila država ali ki mu je bila dodeljena iz državnih sredstev ([31]).

(101) V zvezi s trenutkom, ko sta gradnja in upravljanje letališča postala gospodarska dejavnost, zaradi postopnega razvoja tržnih sil v letališkem sektorju ni mogoče določiti natančnega datuma. Vendar je Splošno sodišče priznalo razvojne spremembe v naravi letaliških dejavnosti in v sodbi Leipzig/Halle razsodilo, da od leta 2000 ni več mogoče izključiti uporabe pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture. Zato je treba od datuma sodbe v zadevi Aéroports de Paris (12. decembra 2000) ([32]) upravljanje in gradnjo letališke infrastrukture obravnavati kot gospodarsko dejavnost, ki spada na področje nadzora državnih pomoči.

(102) V tem smislu letališče, ki je predmet tega sklepa, upravlja družba FFHG, upravljavka letališča, na komercialni podlagi. Upravljavka letališča, družba FFHG, uporabnikom zaračunava za uporabo navedene infrastrukture. Družba FFHG je torej podjetje za namene konkurenčnega prava Unije.

6.1.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

(103) Da bi zadevni ukrep pomenil državno pomoč, se mora financirati iz državnih sredstev, odločitev o odobritvi ukrepa pa mora biti mogoče pripisati državi.

([28]) Zadeva C-35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851; zadeva C-41/90, Höfner in Elser, Recueil 1991, str. I-1979; zadeva C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances proti Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Recueil 1995, str. I-4013; zadeva C-55/96, Job Centre, Recueil 1997, str. I-7119.

([29]) Zadeva 118/85, Komisija proti Italiji, Recueil 1987, str. 2599; zadeva 35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851.

([30]) Sodba Leipzig/Halle, zlasti točki 93 in 94; potrjena z zadevo C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen in Flughafen Leipzig-Halle proti Komisiji, ZOdl. 2012, ECLI:EU:C:2012:821; glej tudi zadevo T-128/89, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929, potrjeno z zadevo C-82/01P, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-9297, in zadevo T-196/04, Ryanair proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: sodba Charleroi), ZOdl. 2008, str. II-3643.

([31]) Zadevi C-159/91 in C-160/91, Poucet proti AGV in Pistre proti Cancave, Recueil 1993, str. I-637.

([32]) Sodba Leipzig/Halle, točki 42 in 43.

(104) Pojem državna pomoč se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ([33]). Za uporabo člena 107 Pogodbe so sredstva lokalnih organov državna sredstva ([34]).

(105) Nemčija je najprej navedla, da se združena denarna sredstva zvezne dežele Porenje – Pfalška ne financirajo neposredno iz javnega proračuna zvezne dežele. Trdila je, da vsa sredstva v združenih denarnih sredstvih bodisi izvirajo iz sodelujočih podjetij bodisi so pridobljena v obliki posojil na kapitalskem trgu. V nadaljnjem dopisu je navedla, da sredstva, ki jih družba FFHG črpa iz združenih denarnih sredstev, niso zajeta s poroštvom zvezne dežele, ker se sredstva zagotavljajo neposredno iz sredstev zvezne dežele ([35]).

(106) Komisija meni, da je v obravnavanem primeru država vedno neposredno ali posredno nadzirala sredstva v združenih denarnih sredstvih, zaradi česar so ta pomenila državna sredstva. Prvič, Nemčija je sama navedla, da se je kreditna linija, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev, financirala neposredno iz sredstev zvezne dežele Porenje – Pfalška. Zadevni ukrep se je torej financiral iz državnih sredstev.

(107) Drugič, v združenih denarnih sredstvih lahko sodelujejo samo podjetja v večinski lasti zvezne dežele Porenje – Pfalška (vsaj 50-odstotno lastništvo). Zaradi večinskega javnega lastništva so sodelujoča podjetja očitno javna podjetja v smislu člena 2(b) Direktive Komisije 2006/111/ES ([36]). Ker so torej vsa sodelujoča podjetja javna podjetja, so njihova sredstva državna sredstva. To dejstvo sámo pomeni, da sredstva v združenih denarnih sredstvih v obsegu, v katerem so sestavljena iz depozitov sodelujočih podjetij, pomenijo državna sredstva.

(108) Tretjič, če depoziti sodelujočih podjetij v združenih denarnih sredstvih ne zadostujejo za pokritje likvidnostnih potreb udeleženca, zvezna dežela Porenje – Pfalška pridobi kratkoročno financiranje na finančnih trgih v svojem imenu, ta sredstva pa prenese na podjetja, ki sodelujejo v združenih denarnih sredstvih. Ker zvezna dežela potrebna posojila vzame v svojem imenu, je treba šteti, da so tudi tako pridobljena sredstva državna sredstva. Kot je prikazano na sliki 2, med letoma 2009 in 2013 (razen avgusta 2012 in septembra 2013) depoziti sodelujočih podjetij v združenih denarnih sredstvih niso zadostovali za pokritje likvidnostnih potreb vseh udeležencev, zato je morala zvezna dežela vzeti potrebna posojila v svojem imenu.

(109) Komisija zato meni, da se sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev, financirajo z državnimi sredstvi, saj so depoziti sodelujočih podjetij in posojila, ki jih je vzela zvezna dežela za premostitev likvidnostnih vrzeli v združenih denarnih sredstvih, državna sredstva.

(110) Poleg tega je jasno, da ima zvezna dežela obsežen nadzor nad delovanjem združenih denarnih sredstev, zato je treba financiranje, odobreno sodelujočim podjetjem, pripisati državi. Pogodba o sodelovanju v združenih denarnih sredstvih se sklene med zvezno deželo in zadevnimi podjetji. Odločitev o tem, ali se podjetju dovoli sodelovanje v združenih denarnih sredstvih, torej sprejme neposredno zvezna dežela. Ta tudi odloči o najvišjem znesku, ki ga lahko sodelujoče podjetje v obliki kreditne linije črpa iz združenih denarnih sredstev. Poleg tega zvezna dežela Porenje – Pfalška neposredno upravlja vsakodnevno delovanje združenih denarnih sredstev prek „*Landeshauptkasse*“, ki je institucija ministrstva za finance zvezne dežele Porenje – Pfalška. „*Landeshauptkasse*“ tudi uradno zastopa zvezno deželo pri pridobivanju sredstev na trgu za premostitev likvidnostnih vrzeli v združenih denarnih sredstvih.

(111) Komisija na podlagi teh elementov meni, da lahko država neposredno nadzoruje dejavnosti združenih denarnih sredstev, predvsem vprašanje, katero podjetje lahko sodeluje, in posamezno kreditno linijo, odobreno vsakemu sodelujočemu podjetju. Zato je odločitve v zvezi s sodelovanjem v združenih denarnih sredstvih in obsegom tega sodelovanja mogoče pripisati državi.

([33]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (Stardust Marine), Recueil 2002, str. I-4397.
([34]) Združeni zadevi T-267/08 in T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, ZOdl. 2011, str. II-01999, točka 108.
([35]) Dopis Nemčije z dne 24. aprila 2014, odgovor na vprašanje 4, str. 3.
([36]) Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17).

6.1.3 *Gospodarska prednost*

(112) Prednost v smislu člena 107(1) Pogodbe je vsaka gospodarska korist, ki je podjetje ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji, tj. brez posredovanja države ([37]). Pomemben je le učinek ukrepa na podjetje, ne pa vzrok ali cilj posredovanja države ([38]).

(113) Prednost pomeni vsako izboljšanje finančnega položaja podjetja zaradi posredovanja države. Nasprotno pa „kapital, ki ga država da neposredno ali posredno na voljo podjetju v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim pogojem, ne more veljati za državno pomoč“ ([39]).

(114) Da bi Komisija preverila, ali je podjetje zaradi odobritve posojila ali druge oblike financiranja dolga pridobilo gospodarsko prednost, uporabi načelo posojilodajalca v tržnem gospodarstvu. Komisija mora torej oceniti, ali je družbi FFHG zaradi pogojev združenih denarnih sredstev dodeljena gospodarska prednost, ki je podjetje, ki prejema pomoč, ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji.

(115) Nemčija je trdila, da je bilo načelo posojilodajalca v tržnem gospodarstvu v celoti upoštevano, saj se z združenimi denarnimi sredstvi financiranje zagotavlja po tržnih pogojih. V zvezi s sodelovanjem družbe FFHG v združenih denarnih sredstvih je pojasnila, da združena denarna sredstva delujejo, kakor sledi: družba FFHG zaprosi za sredstva iz združenih denarnih sredstev, da bi zagotovila svojo likvidnost, zvezna dežela pa jih zagotovi. Obrestne mere, zaračunane družbi FFHG, so obrestne mere za denar čez noč na denarnem trgu ([40]), na ravni, ki je na voljo sami zvezni deželi, kot prikazuje slika 4.

(116) Če depoziti sodelujočih podjetij ne zadostujejo za izpolnitev prošnje, zvezna dežela dopolni združena denarna sredstva s posojili, ki jih vzame v svojem imenu. Nemčija je še pojasnila, da zvezna dežela v bistvu prenese pogoje, ki jih doseže na kapitalskem trgu, na udeležence v združenih denarnih sredstvih, s čimer tem – podjetjem zvezne dežele, v katerih ima zvezna dežela večino delnic – omogoči, da se sama refinancirajo pod enakimi pogoji kot sama zvezna dežela, ne da bi se upoštevala njihova kreditna sposobnost. Poleg tega je financiranje podjetjem na voljo neomejeno dolgo.

(117) Ob upoštevanju tega mehanizma je družbi FFHG dodeljena prednost, če so pogoji, pod katerimi zvezna dežela odobri posojila iz združenih denarnih sredstev, ugodnejši od pogojev, ki so družbi FFHG sicer na voljo na trgu. Pogoji za najem posojil iz združenih denarnih sredstev so enaki kot pogoji, ki so na voljo zvezni deželi, da se refinancira. Glede na to, da lahko zvezna dežela kot javni organ posojila vzame po zelo ugodnih obrestnih merah (ker praktično ni tveganja neplačila in ker bonitetna ocena zvezne dežele ustreza AAA ([41])), Komisija meni, da je obrestna mera, po kateri lahko družba FFHG pridobi posojilo iz združenih denarnih sredstev, ugodnejša od obrestne mere, ki ji je sicer na voljo. To ugotovitev dodatno podpirajo bonitetne ocene družbe FFHG v letih 2009–2014, ki jih je predložila Nemčija in so povzete v preglednici 7, iz katere je razvidno, da se bonitetna ocena družbe FFHG giblje med […]. Posojila iz združenih denarnih sredstev so bila torej na voljo po boljših pogojih, kot bi to upravičevala kreditna sposobnost družbe FFHG. Poleg tega družbi FFHG zanje ni treba zagotoviti zavarovanja. Zvezna dežela je torej s tem, ko je družbi FFHG dovolila sodelovanje v združenih denarnih sredstvih in ji zagotavljala posojila na podlagi kreditne linije, dodelila gospodarsko prednost ([42]).

6.1.4 *Selektivnost*

(118) V skladu s členom 107(1) Pogodbe se ukrep šteje za državno pomoč, kadar daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“.

([37]) Zadeva C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) in drugi proti La Poste in drugim, Recueil 1996, str. I-3547, točka 60, in zadeva C-342/96, Kraljevina Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. I-2459, točka 41.
([38]) Zadeva 173/73, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1974, str. 709, točka 13.
([39]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (Stardust Marine), Recueil 2002, str. I-4397, točka 69.
([40]) Po navedbah Nemčije je obrestna mera približno ustrezala evropski medbančni obrestni meri za depozite čez noč (European OverNight Index Average).
([41]) Celotno bonitetno poročilo za zvezno deželo Porenje – Pfalška (vključno s preteklimi bonitetnimi ocenami zvezne dežele od leta 1999), ki ga je pripravila bonitetna agencija Fitch, julij 2014, na voljo na naslovu: http://www.fm.rlp.de/fileadmin/fm/downloads/finanzen/kapitalmarkt/FRR_RP_22_07_2014.pdf, kaže, da je bila zvezna dežela na bonitetni lestvici vedno ocenjena z AAA.
([42]) Zvezna dežela nosi tveganje neizpolnitve obveznosti s strani družbe FFHG, ne da bi v zameno za to dobila nadomestilo.

(119) Ker je bila pravica do sodelovanja v združenih denarnih sredstvih odobrena le družbi FFHG (in drugim podjetjem, v katerih ima zvezna dežela večino delnic), je ukrep selektiven v smislu člena 107(1) Pogodbe.

6.1.5 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino*

(120) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, krepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu Unije, je treba ta podjetja obravnavati kot podjetja, na katera vpliva navedena pomoč. V skladu z ustaljeno sodno prakso ([43]) je za to, da ukrep izkrivlja konkurenco, dovolj, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.

(121) Kot izhaja iz ocene v uvodni izjavi 102 in naslednjih, je upravljanje letališča gospodarska dejavnost. Po eni strani si konkurirajo letališča, da bi pritegnila letalske prevoznike in ustrezen zračni promet (potniški in tovorni), po drugi strani pa upravljavci letališč, da bi jim bilo dodeljeno upravljanje določenega letališča. Poleg tega si lahko zlasti v zvezi z nizkocenovnimi prevozniki in ponudniki čarterskih poletov konkurirajo tudi letališča z različnimi gravitacijskimi območji in celo v različnih državah članicah, da bi privabila navedene letalske prevoznike.

(122) Na podlagi velikosti letališča Frankfurt Hahn (v obravnavanem obdobju med 2,7 in 3,8 milijona potnikov, glej preglednico 1) in njegove bližine drugim letališčem Unije, zlasti letališčem Frankfurt na Majni, Luxembourg, Zweibrücken, Saarbrücken in Köln-Bonn ([44]), je mogoče sklepati, da lahko financiranje izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami. Z letališča Frankfurt Hahn se opravljajo mednarodni leti na vrsto mednarodnih destinacij, kot so navedene v uvodni izjavi 73. Vzletno-pristajalna steza letališča Frankfurt Hahn je dovolj dolga (3 800 m), da jo lahko uporabljajo večji zrakoplovi, in letalskim družbam omogoča, da opravljajo lete do mednarodnih destinacij na srednje in celo dolge razdalje.

(123) Poleg tega se letališče Frankfurt Hahn uporablja kot letališče za zračni tovorni promet s približno 200 000 tonami zračnega tovornega prometa na leto in 500 000 tonami tovora, vključno s špedicijo, skupaj (glej preglednico 2). V zvezi s konkurenco v zračnem tovornem prometu Komisija navaja, da je tovorni promet običajno bolj mobilen kot potniški promet ([45]). Na splošno se za gravitacijsko območje letališč za tovorni zračni promet šteje, da njegov radij znaša najmanj približno 200 kilometrov in 2 uri vožnje. Glede na informacije Komisije akterji v industriji na splošno menijo, da je lahko gravitacijsko območje letališča za tovorni promet še večje, saj naj bi bila za špediterje tovora za uporabo letališča za prevoz tovora na splošno sprejemljiva do poldnevna vožnja s tovornjakom (tj. do 12 ur vožnje s tovornjaki) ([46]). Ker so torej tovorna letališča bolj nadomestljiva kot potniška letališča, ker zadostuje, da je zračni tovor dostavljen na neko območje, nato pa ga na njegovo končno destinacijo prepeljejo cestni in železniški špediterji, Komisija meni, da je na področju prevoza tovora večje tveganje izkrivljanja konkurence in vpliva na trgovino med državami članicami.

(124) Na podlagi argumentov, predstavljenih v uvodnih izjavah 120 do 123, gospodarska prednost, ki je je deležna družba FFHG, krepi njen položaj v primerjavi z njenimi konkurenti na trgu Unije za opravljanje letaliških storitev. Glede na navedeno je treba za prednost, zagotovljeno družbi FFHG na podlagi njenega sodelovanja v združenih denarnih sredstvih zvezne dežele, šteti, da lahko izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

6.1.6 *Sklepna ugotovitev*

(125) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 99 do 124 Komisija meni, da kreditna linija, ki je bila družbi FFHG zagotovljena iz združenih denarnih sredstev zvezne dežele, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

([43]) Zadeva T-214/95, Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-717.
([44]) lej oddelek 2.1.
([45]) Tako je letališče Leipzig/Halle konkuriralo letališču Vatry (Francija) za ustanovitev evropskega vozlišča družbe DHL. Glej sodbo Leipzig/Halle, točka 93.
([46]) Odgovor letališča Liège na javno posvetovanje o smernicah za letalski sektor iz leta 2014.

6.2 **Narava pomoči 100-odstotnega poroštva za posojila banke ISB, ki ga je zvezna dežela Porenje – Pfalška odobrila družbi FFHG**

(126) Za posojila banke ISB, ocenjena v oddelku 6.3, jamči zvezna dežela Porenje – Pfalška (porok), ki je obenem glavna delničarka (82,5 %) družbe FFHG. Vsako od petih posojil banke ISB je zavarovano s poroštvom, ki krije 100 % terjatev banke. Družba FFHG za poroštva plačuje poroku poroštveno premijo v višini [0,5–1,5 %] na leto.

6.2.1 *Uporaba pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture*

(127) Iz razlogov, navedenih v uvodni izjavi 99 in naslednjih, je treba družbo FFHG šteti za podjetje v smislu člena 107 (1) Pogodbe.

6.2.2 *Državna sredstva in pripisljivost*

(128) Da bi zadevni ukrep pomenil državno pomoč, se mora financirati iz državnih sredstev, odločitev o odobritvi ukrepa pa mora biti mogoče pripisati državi.

(129) Pojem državna pomoč se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ([47]). Za uporabo člena 107 Pogodbe so sredstva lokalnih organov državna sredstva ([48]).

(130) Vsako javno poroštvo vključuje morebitno izgubo sredstev s strani države. Ker je 100-odstotno državno poroštvo izdala neposredno zvezna dežela Porenje – Pfalška, je bilo odobreno iz državnih sredstev in ga je tudi mogoče pripisati državi.

6.2.3 *Gospodarska prednost*

(131) V skladu s točko 3.2 obvestila o poroštvih posamezno državno poroštvo ni pomoč, če so izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji: „(a) [p]osojilojemalec ni v finančnih težavah […]; (b) [o]bseg poroštva je mogoče pravilno določiti ob njegovi dodelitvi. […]; (c) [p]oroštvo ne zajema več kot 80 % neodplačanega posojila ali druge finančne obveznosti […]; (d) [z]a poroštvo se plača tržno oblikovana cena […]“.

(132) V tej zadevi je zvezna dežela Porenje – Pfalška zagotovila 100-odstotno poroštvo za zavarovanje posojil, ki jih je banka ISB odobrila družbi FFHG. Poroštvo torej presega zgornjo mejo 80 % neodplačanega posojila.

(133) Nemčija je trdila, da so bila sicer posojila zavarovana s 100-odstotnim državnim poroštvom, vendar pa družba FFHG zanj plačuje tržno ceno in torej ni deležna prednosti. V podporo temu je predložila oceno, ki jo je opravila Deutsche Bank. Kot je navedeno v uvodni izjavi 153, je Deutsche Bank družbi FFHG dodelila oceno [< BBB+]. To oceno so potrdile dve drugi banki in ocena, ki je bila dodeljena z modelom kreditnega točkovanja agencije Moody's (glej uvodni izjavi 157 in 158). Vendar je Deutsche Bank ocenila, da bi bil upoštevni dodatek za tveganje za petletno posojilo med [1,30 in 2,05 %] na leto. Kot je pojasnjeno v oddelku 6.3.2, bi bil upoštevni dodatek za tveganje za posojilo, zavarovano s 100-odstotnim državnim poroštvom, med [0,25 in 0,7 %] na leto. Po mnenju Nemčije razlika v dodatkih med obema primeroma nakazuje ceno 100-odstotnega državnega poroštva. Deutsche Bank je tako ocenila, da znaša razlika [0,6–1,8 %] na leto ([49]).

(134) V skladu s točko 4.2, drugi pododstavek, obvestila o poroštvih se lahko prednost izračuna kot razlika med določeno tržno obrestno mero, ki bi za družbo FFHG veljala brez poroštva, ter obrestno mero, pridobljeno z državnim poroštvom, potem ko se upoštevajo morebiti plačane premije.

([47]) Glej opombo 33.
([48]) Glaj opombo 34.
([49]) [1,3 % – 0,7 % = 0,6 % in 2,05 % – 0,25 % = 1,8 %].

(135) V skladu s sporočilom o referenčnih obrestnih merah bi se za družbo v bonitetni kategoriji šibka (B) in z običajnim zavarovanjem ([50]) uporabil dodatek za tveganje v višini 4 % na leto. Razlika med dodatkom za tveganje, ki se uporabi v skladu s sporočilom o referenčnih obrestnih merah, in dodatkom za tveganje, zaračunanim za posojila banke ISB, skupaj s premijo za poroštvo, ki jo je zvezna dežela dejansko zaračunala, nakazuje prednost, ki jo je družba FFHG prejela zaradi 100-odstotnega državnega poroštva. Pri posojilih št. 2 in 5 ta razlika znaša [1,5–3,5 %] na leto ([51]) oziroma [1,5–3,5 %] na leto ([52]), pri posojilih št. 1, 3 in 4 pa [1,5–3,5 %] na leto ([53]). Poleg tega družba FFHG ni plačala bančne provizije (običajno [5–30] bazičnih točk ([54])). Jasno je, da bi morala pod običajnimi tržnimi pogoji plačati tako poroštveno premijo (tj. [0,5–1,5 %] na leto), da bi dobila poroštvo za svoja posojila od tretje osebe. Zato je očitno, da poroštvo vključuje prednost.

(136) Ker poroštvo, ki ga je izdala zvezna dežela, zajema 100 % neodplačanega posojila in družba FFHG plačuje premijo, ki je pod tržno ceno, je pridobila gospodarsko prednost, ki je sicer na trgu ne bi. Znesek te prednosti je enak razliki med dodatkom za tveganje, ki se uporabi v skladu s sporočilom o referenčnih obrestnih merah, in dodatkom za tveganje, zaračunanim za posojila banke ISB, skupaj s premijo za poroštvo, ki jo je zvezna dežela dejansko zaračunala, in bančno provizijo.

6.2.4 *Selektivnost*

(137) Ker je bilo 100-odstotno državno poroštvo odobreno samo družbi FFHG, je treba ukrep opredeliti kot selektiven po naravi.

6.2.5 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino*

(138) Iz istih razlogov, kot so predstavljeni v uvodni izjavi 120, Komisija meni, da lahko selektivna gospodarska prednost, dodeljena družbi FFHG, izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

6.2.6 *Sklepna ugotovitev*

(139) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 127 do 138 Komisija meni, da državno poroštvo, ki ga je zvezna dežela Porenje – Pfalška izdala za zavarovanje 100 % neodplačanih posojil banke ISB, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

6.3 **Narava pomoči posojil, ki jih je banka ISB odobrila družbi FFHG**

6.3.1 *Uporaba pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture*

(140) Iz razlogov, navedenih v uvodni izjavi 99 in naslednjih, je treba družbo FFHG šteti za podjetje v smislu člena 107 (1) Pogodbe.

6.3.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

(141) Banka ISB je v 100-odstotni lasti zvezne dežele Porenje – Pfalška. Iz tega razloga je javno podjetje v smislu člena 2(b) Direktive 2006/111/ES, za posojila, ki jih odobri, pa se torej lahko šteje, da se financirajo iz državnih sredstev.

([50]) Izguba ob neplačilu (LGD) med 30 in 60 %.
([51]) […]
([52]) […]
([53]) […]
([54]) Glej na primer Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies (Ocena stroškov kapitala za nizozemska vodnogospodarska podjetja), 2011 (str. 3). Glej tudi podatke Bloomberg o prevzemu pristojbin za izdajanje obveznic.

(142) Jasno je, da je imela zvezna dežela obsežen nadzor nad poslovanjem banke ISB, zaradi česar je mogoče posojila, ki jih je odobrila, pripisati državi. Banka ISB je razvojna banka zvezne dežele Porenje – Pfalška in ima pomembno vlogo v politiki regionalnega razvoja. V skladu s členom 3(1) njenega statuta je njena vloga podpirati zvezno deželo pri finančnih, gospodarskih, regionalnih, prometnih, okoljskih in zaposlitvenih politikah. V tej zadevi so se s posojili banke ISB refinancirala predhodna posojila, ki so bila družbi FFHG odobrena za financiranje infrastrukturnih ukrepov na letališču.

(143) Poleg tega nadzorni odbor („Verwaltungsrat“) banke ISB poleg dveh predstavnikov obrtne zbornice in gospodarske zbornice vključuje pet predstavnikov javnih organov (vključno z dvema državnima sekretarjema z ministrstva za finance zvezne dežele Porenje – Pfalška oziroma ministrstva za gospodarstvo, promet, kmetijstvo in vinogradništvo zvezne dežele Porenje – Pfalška), ki zagotavljajo državni nadzor nad dejavnostmi banke ISB. Tudi v njenem svetovalnem odboru („Beirat“) so predstavniki javnih organov.

(144) Poleg tega so bila posojila banke ISB zavarovana s 100-odstotnim državnim poroštvom, ki ga je izdala zvezna dežela (glej oddelek 6.2).

(145) Komisija na podlagi teh elementov meni, da je država lahko nadzorovala dejavnosti banke ISB in da ni mogoče domnevati, da ne bi bila vključena v pomembno odločitev v zvezi s financiranjem letališke infrastrukture. Komisija zato meni, da je mogoče odločitev o refinanciranju predhodnih posojil družbe FFHG s posojili banke ISB pripisati javnim organom.

6.3.3 *Gospodarska prednost*

(146) Da bi Komisija preverila, ali je podjetje zaradi odobritve posojila pridobilo gospodarsko prednost, uporabi „načelo posojilodajalca v tržnem gospodarstvu“. Po tem načelu se dolžniški kapital, ki ga družba prejme od države neposredno ali posredno in v okoliščinah, ki so enake običajnim tržnim pogojem, ne bi smel uvrščati v državno pomoč ([55]).

(147) Načelo posojilodajalca v tržnem gospodarstvu določa, kaj bi v podobnem položaju storila podobno velika zasebna družba. Njegov namen je opredeliti in ločiti tiste finančne ukrepe, ki jih je sprejela država in ki jih zasebni vlagatelj ne bi sprejel, od tistih, ki so finančno razumni in bi jih torej zasebni vlagatelj sprejel, ter tako ugotoviti, ali gospodarska prednost obstaja.

(148) Da bi Komisija ugotovila, ali je bilo financiranje, ki se ocenjuje, odobreno po ugodnih pogojih, lahko v skladu s svojo prakso odločanja ([56]) in ob neobstoju drugih približkov primerja obrestno mero zadevnega posojila z obrestnimi merami, določenimi v sporočilu o referenčnih obrestnih merah.

(149) V sporočilu o referenčnih obrestnih merah je opredeljena metoda za določitev referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj, ki se uporabljajo kot približek za tržno obrestno mero. Ker pa so obrestne mere v sporočilu o referenčnih obrestnih merah samo *približek*, se Komisija v posameznem primeru, kadar ima na voljo druge kazalnike glede obrestne mere, ki bi jo posojilojemalec lahko pridobil na trgu, pri oceni opre na te kazalnike.

(150) V tej zadevi mora Komisija oceniti, ali je s pogoji posojil banke ISB (kot so povzeti v preglednici 5), zavarovanih s 100-odstotnim državnim poroštvom, družbi FFHG dodeljena dodatna gospodarska prednost, ki je upravičeno podjetje ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji. Tržna skladnost pogojev 100-odstotnega državnega poroštva, ki ga je odobrila zvezna dežela Porenje – Pfalška, je ocenjena v oddelku 6.2.

([55]) Sporočilo Komisije državam članicam: uporaba členov 92 in 93 Pogodbe EGS in člena 5 Direktive Komisije 80/723/EGS za javna podjetja v proizvodnem sektorju (UL C 307, 13.11.1993, str. 3, točka 11). V tem sporočilu se konkretno obravnava proizvodna industrija vendar se lahko načeloma uporablja tudi za druge gospodarske panoge. Glej tudi zadevo T-16/96, Cityflyer, Recueil 1998, str. II-757, točka 51.

([56]) Sklep Komisije 2013/693/EU z dne 3. oktobra 2012 o ukrepu SA.23600 – C 38/08 (ex NN 53/07) – Nemčija – Sheme financiranja za terminal 2 münchenskega letališča (UL L 319, 29.11.2013, str. 8); in Sklep Komisije (EU) 2015/1469 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) – Nemčija – Financiranje infrastrukturnih projektov na letališču Leipzig/Halle (2) (UL L 232, 4.9.2015, str. 1).

(151) Nemčija je trdila, da so bila posojila banke ISB najeta po tržnih pogojih, primerljivih s pogoji posojil, ki so jih refinancirala (glej uvodno izjavo 52 in naslednje). V zvezi s tem je navedla, da so bili pogoji posojil banke ISB primerljivi s posojili, ki jih je leta 2005 odobrila Nassauische Sparkasse in ki so bila zavarovana podobno kot posojila banke ISB. Nemčija je torej trdila, da ne more obstajati prednost v korist družbe FFHG, ker so bile obresti, ki jih je bilo treba plačati za posojila banke ISB, na enaki ravni kot obresti za posojila, refinancirana s posojili banke ISB.

(152) Nemčija je poleg tega pojasnila, da je družba FFHG leta 2009 v pripravah na novo financiranje Deutsche Bank naročila, naj zagotovi oceno dodatka za tveganje za refinanciranje njenih obstoječih posojil ob upoštevanju 100-odstotnega poroštva, ki ga je odobrila zvezna dežela Porenje – Pfalška.

(153) Komisija v skladu z metodo iz sporočila o referenčnih obrestnih merah meni, da se lahko obrestne mere za posojila štejejo za skladne s tržnimi pogoji, kadar so posojila dana po obrestni meri, ki je enaka ali višja od referenčne obrestne mere, izračunane na podlagi naslednje formule:

referenčna obrestna mera = izhodiščna obrestna mera + dodatek za tveganje + provizija

(154) Izhodiščna obrestna mera pomeni stroške, ki jih imajo banke z zagotavljanjem likvidnosti (stroški financiranja). V primeru financiranja z nespremenljivo obrestno mero (tj. obrestna mera se med trajanjem posojila ne spreminja) je primerno, da se izhodiščna obrestna mera določi na podlagi cen zamenjav obrestnih mer ([57]) z dospelostjo in valuto, ki ustrezata dospelosti in valuti dolga. Dodatek za tveganje predstavlja nadomestilo za posojilodajalca za tveganja, povezana s posebnim dolžniškim financiranjem, zlasti kreditnim tveganjem. Dodatek za tveganje se lahko določi na podlagi ustreznega vzorca razmikov zamenjave kreditnega tveganja ([58]) v zvezi z referenčnimi subjekti s podobno bonitetno oceno. Nazadnje se zdi primerno dodati 10–20 bazičnih točk kot približek za bančne provizije, ki jih običajno plačajo družbe ([59]).

Ustreznost dodatkov za tveganje glede na bonitetno oceno

(155) Za ugotovitev, ali je bila izhodiščni obrestni meri prišteta ustrezna premija za tveganje, je treba določiti bonitetno oceno podjetja. Družbe FFHG ni ocenila nobena bonitetna agencija. Vendar je Nemčija trdila, da je Deutsche Bank pri oceni dodatka za tveganje ocenila tudi kreditno sposobnost družbe FFHG. Na podlagi analize finančnih poročil družbe FFHG iz let 2006–2008 jo uvršča v bonitetno kategorijo [< BBB+]. Vendar pa ne navaja natančne bonitetne ocene za družbo.

(156) Komisija ugotavlja, da bonitetna kategorija [< BBB+] vključuje vse ocene, ki so pod [BBB+]. Oceno [< BBB+] družbe FFHG, ki jo je navedla Deutsche Bank, bi bilo torej mogoče razlagati kot katero koli oceno pod [BBB+] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's.

(157) Nemčija je poleg analize Deutsche Bank predložila oceni bonitetne ocene za družbo FFHG, ki sta ju opravili dve drugi banki. Komisija ugotavlja, da sta tudi ti banki družbo FFHG uvrstili v bonitetno kategorijo [< BBB+]. Leta 2010 je Volksbank v skladu s svojo interno bonitetno lestvico družbi FFHG dodelila oceno […] (navedena ocena ustreza oceni [B do BB] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's). Leta 2011 je Kreissparkasse Birkenfeld v skladu s svojo interno bonitetno lestvico družbi FFHG dodelila oceno […] (navedena ocena ustreza oceni [B – do BB–] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's).

(158) Nazadnje, Nemčija je predložila bonitetne ocene družbe FFHG, izdelane v skladu z modelom kreditnega točkovanja agencije Moody's na podlagi podatkov, ki so bili na voljo, ko so bila odobrena posojila banke ISB (glej preglednico 8). Te bonitetne ocene potrjujejo oceno [< BBB+], ki jo je dodelila Deutsche Bank, in segajo od [B2] na bonitetni lestvici agencije Moody's (to je [B] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's) do [Baa3] na bonitetni lestvici agencije Moody's (to je [BBB–] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's).

([57]) Cena zamenjave obrestnih mer je dolgoročnejši ekvivalent medbančne obrestne mere Inter-Bank Offered Rate (IBOR). Uporablja se na finančnih trgih kot referenčna obrestna mera za določanje stopnje financiranja.

([58]) Zamenjava kreditnega tveganja je (tržna) pogodba o kreditnem izvedenem finančnem instrumentu, sklenjena med dvema nasprotnima strankama, kupcem zavarovanja in prodajalcem zavarovanja, na podlagi katere se kreditno tveganje osnovnega referenčnega subjekta prenese s kupca zavarovanja na prodajalca zavarovanja. V posameznem obdobju kupec zavarovanja prodajalcu zavarovanja plača premijo, dokler pogodba o zamenjavi kreditnega tveganja ne dospe ali dokler se na strani osnovnega referenčnega subjekta ne zgodi predhodno določen kreditni dogodek (kar je prej). Premija, ki jo v posameznem obdobju plača kupec zavarovanja (izražena kot odstotek ali bazične točke zavarovanega zneska, „osnovni znesek"), se imenuje razmik zamenjave kreditnega tveganja. Razmiki zamenjave kreditnega tveganja se lahko uporabljajo kot podoben približek za ceno kreditnega tveganja.

([59]) Glej opombo 54.

(159) Glede na premisleke v uvodnih izjavah 153 do 158 Komisija meni, da bonitetna ocena družbe FFHG ustreza največ [BBB–] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's.

(160) Vendar je treba za ugotovitev, ali je bila poleg morebitne prednosti, dodeljene s 100-odstotnim državnim poroštvom (glej oddelek 6.2), družbi FFHG prednost dodeljena s posojili banke ISB, upoštevati bonitetno oceno izdajatelja 100-odstotnega državnega poroštva (tj. bonitetno oceno zvezne dežele Porenje – Pfalška), saj bi se sicer prednost, ki izhaja iz državnega poroštva, upoštevala dvakrat. Kot je navedeno v uvodni izjavi 117, je bonitetna ocena zvezne dežele Porenje – Pfalška AAA.

(161) Ker so bila posojila banke ISB odobrena na podlagi državnega poroštva, Komisija meni, da je primerno določiti dodatek za tveganje na podlagi petletnih obveznic nemških zveznih dežel v evrih (v višini [5–25] bazičnih točk). Komisija nadalje navaja, da je Deutsche Bank v svoji analizi prištela premijo za tveganje v višini [5–25] bazičnih točk zaradi dejstva, da posojila niso bila odobrena neposredno zvezni deželi, ampak so bila samo zavarovana s 100-odstotnim državnim poroštvom, in dodatno premijo v višini [5–25] bazičnih točk za omejeno tržljivost dolga. Komisija meni, da so to razumne domneve in da je posledični dodatek za tveganje med [20 in 70] bazičnimi točkami ustrezen glede na kreditno sposobnost izdajatelja poroštva.

Tržna skladnost posojil banke ISB št. 2 in 5

(162) V zvezi s posojiloma banke ISB št. 2 in 5, ki imata spremenljive obrestne mere, je dejanska obrestna mera EURIBOR plus dodatek z tveganje v višini [0,35–0,55 %] na leto oziroma [0,25–0,45 %] na leto. Dodatek za tveganje za posojilo banke ISB št. 2 je bil v razponu, ki ga je določila Deutsche Bank, medtem ko je bil dodatek za tveganje za posojilo banke ISB št. 5 4 bazične točke pod premijo za tveganje, ki jo je določila Deutsche Bank. Za nobeno od teh posojil banke ISB se bančna provizija ni zaračunala. Komisija zato meni, da obrestna mera, zaračunana za odobritev teh dveh posojil, zagotavlja (sicer majhen) element prednosti (obrestna mera, plačana za posojilo št. 2, se zdi [10–30] bazičnih točk pod referenčno obrestno mero, za posojilo št. 5 pa [5–25] bazičnih točk pod njo).

Tržna skladnost posojil banke ISB št. 1, 3 in 4

(163) Komisija ugotavlja, da je obrestna mera posojil banke ISB št. 1, 3 in 4 nespremenljiva. Ker so vsa tri posojila amortizacijska, je treba pri določitvi njihove ustrezne zapadlosti upoštevati njihovo amortizacijo.

(164) Komisija je za ta namen izračunala tehtano povprečno trajanje (WAL) posojil, ki izraža povprečno število let, v katerih je posamezen evro neporavnan. Izračunano tehtano povprečno trajanje posojila št. 1 je 3,92 leta, posojila št. 3 1,17 leta in posojila št. 4 3,29 leta.

(165) Komisija je za določitev izhodiščne obrestne mere posojila št. 1 ob upoštevanju, da tehtano povprečno trajanje tega posojila znaša 3,92 leta, kot približek uporabila ceno zamenjave obrestnih mer v evrih z ročnostjo štirih let ([60]). Za posojilo št. 3 je uporabljena cena zamenjave obrestnih mer v evrih z ročnostjo enega leta ([61]) kot najbližji približek njegovemu tehtanemu povprečnemu trajanju, ki znaša 1,17 leta. Za posojilo št. 4 je uporabljena cena zamenjave obrestnih mer v evrih z ročnostjo treh let ([62]) kot približek njegovemu tehtanemu povprečnemu trajanju, ki znaša 3,29 leta. Zadevne cene zamenjave obrestnih mer so bile pridobljene iz podatkov Bloomberg, in sicer za dan, ko so bila posojila izplačana ([63]). Vrednosti ustreznih cen zamenjave obrestnih mer so: [2–3 %] za posojilo št. 1, [1–1,5 %] za posojilo št. 3 in [1,5–2,5 %] za posojilo št. 4 ([64]).

(166) Na podlagi tega pristopa referenčna obrestna mera za posojilo št. 1 (s 100-odstotnim državnim poroštvom) znaša [2,5–4,5 %] ([65]), za posojilo št. 3 (s 100-odstotnim državnim poroštvom) [1,5–3 %] ([66]) in za posojilo št. 4 (s 100-odstotnim državnim poroštvom) [2–3,5 %] ([67]).

([60]) Oznaka Bloomberg EUSA4.
([61]) Oznaka Bloomberg EUSA1.
([62]) Oznaka Bloomberg EUSA3.
([63]) Posojilo št. 1 je bilo črpano 14. julija 2009, posojilo št. 3 28. avgusta 2009 in posojilo št. 4 8. septembra 2009.
([64]) Vir: Bloomberg.
([65]) […]
([66]) […]
([67]) […]

(167) Posojila št. 1, 3 in 4 so bila odobrena po obrestnih merah, ki so precej višje od izračunanih referenčnih obrestnih mer (posojilo št. 1 po obrestni meri [> 3 %; < 4,5 %], posojilo št. 3 po obrestni meri [> 3 %; < 4,5 %] in posojilo št. 4 po obrestni meri [> 3 %; < 4,5 %]), kar po mnenju Komisije dokazuje, da so posojila dejansko bila v skladu s tržnimi pogoji, s čimer je izključen obstoj prednosti.

6.3.4 *Selektivnost*

(168) Ker sta bili posojili št. 2 in 5 po prednostnih pogojih odobreni samo družbi FFHG, je treba ukrepa opredeliti kot selektivna po naravi.

6.3.5 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino*

(169) Iz istih razlogov, kot so predstavljeni v uvodni izjavi 120 in naslednjih, Komisija meni, da lahko selektivna gospodarska prednost, dodeljena družbi FFHG, izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

6.3.6 *Sklepna ugotovitev*

(170) Glede na uvodne izjave 140 do 169 zgoraj Komisija ugotavlja, da so bila posojila banke ISB št. 1, 3 in 4 odobrena po obrestnih merah, za katere je mogoče šteti, da so v skladu s tržnimi pogoji, s čimer je izključen obstoj prednosti. Ker torej kumulativna merila iz člena 107(1) Pogodbe niso izpolnjena, Komisija meni, da ta posojila banke ISB ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(171) Glede na uvodne izjave 140 do 169 zgoraj Komisija ugotavlja, da sta bili posojili banke ISB št. 2 in 5 odobreni pod referenčno obrestno mero. Ker so torej druga merila iz člena 107(1) Pogodbe izpolnjena, Komisija meni, da ti posojili banke ISB pomenita državno pomoč (čeprav v majhnem znesku).

6.4 **Zakonitost pomoči**

(172) Države članice morajo v skladu s členom 108(3) Pogodbe priglasiti vse načrte za dodelitev ali spremembo pomoči, pri čemer predlaganih ukrepov ne smejo izvajati, dokler v postopku priglasitve ni sprejet dokončen sklep.

(173) Ker so bila sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev po prednostnih pogojih, posojili banke ISB št. 2 in 5 ter 100-odstotno državno poroštvo že dani na voljo družbi FFHG, Komisija meni, da Nemčija ni upoštevala zahtev iz člena 108(3) Pogodbe ([68]).

6.5 **Združljivost**

6.5.1 *Upoštevnost smernic za reševanje in prestrukturiranje*

(174) Družba Lufthansa meni, da bi morala Komisija pri oceni zadevnih ukrepov državne pomoči uporabiti smernice za reševanje in prestrukturiranje.

(175) Smernice za letalski sektor vsebujejo posebna in podrobna pravila za javno financiranje letališč, vključno s pomočjo za tekoče poslovanje. Kot je navedeno v točki 117 smernic za letalski sektor iz leta 2014, bi lahko imela manjša letališča brez javne podpore težave pri zagotavljanju sredstev za svoje poslovanje zaradi visokih fiksnih stroškov (vrzel v financiranju).

([68]) Zadeva T-109/01, Fleuren Compost proti Komisiji, Recueil 2004, str. II-127.

(176) Tudi če bi se smernice za reševanje in prestrukturiranje v primeru pomoči za letališče vseeno uporabljale, niso upoštevne v tej zadevi, ker družba FFHG ni bila podjetje v težavah.

(177) V skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 ([69]) bo Komisija ukrepe pomoči preučila na podlagi smernic, veljavnih ob dodelitvi pomoči. Ker je bila v tej zadevi pomoč odobrena med letoma 2009 in 2011 (to je precej pred objavo smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 v Uradnem listu), bo Komisija preučila, ali je mogoče družbo FFHG šteti za podjetje v težavah na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 (to je smernic, ki so se uporabljale ob dodelitvi pomoči).

(178) V skladu s točko 10 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 se za podjetje šteje, da je v težavah, če je v primeru družbe z omejeno odgovornostjo izgubljena več kot polovica njenega osnovnega kapitala in je bila v preteklih 12 mesecih izgubljena več kot četrtina tega kapitala ali če podjetje po domači zakonodaji izpolnjuje merila za uvedbo kolektivnih postopkov insolventnosti.

(179) V tej zadevi ni bil ob dodelitvi pomoči izpolnjen nobeden od teh pogojev. Osnovni kapital družbe FFHG, ki je družba z omejeno odgovornostjo, je v obdobju od leta 2007 do leta 2010 ostal stabilen in je znašal 50 milijonov EUR, nato pa se je nekoliko zmanjšal, in sicer s 50 milijonov EUR na 44 milijonov EUR leta 2011 in 38 milijonov EUR leta 2012. Družba FFHG tudi ni izpolnjevala meril za uvedbo kolektivnih postopkov insolventnosti na podlagi domače zakonodaje.

(180) Finančni rezultati, povzeti v preglednici 4, ne kažejo, da bi bilo treba družbo FFHG šteti za podjetje v težavah. V zvezi s tem je v skladu s točko 11 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 podjetje mogoče šteti za podjetje v težavah, tudi če pogoji iz točke 10 niso izpolnjeni, zlasti ob prisotnosti običajnih znakov podjetja v težavah, kot so naraščajoče izgube, upadanje prometa, padanje denarnih tokov, naraščajoči dolgovi, naraščajoči stroški obresti itd. Vendar so v tej zadevi kljub zmanjšanju števila potnikov zaradi finančne in gospodarske krize finančni rezultati družbe FFHG kazali, da je bila na poti k temu, da postane donosna.

(181) Glede na premisleke iz uvodne izjave 175 in naslednjih Komisija meni, da družbe FFHG ni mogoče šteti za podjetje v težavah v času, ko je bila dodeljena pomoč, zato se smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 ne uporabljajo.

6.5.2 *Upoštevnost smernic za letalski sektor iz let 2014 in 2005*

(182) Člen 107(3) Pogodbe določa nekatere izjeme od splošnega pravila iz člena 107(1) Pogodbe glede nezdružljivosti državne pomoči z notranjim trgom. Zadevna pomoč se lahko oceni na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, ki določa, da se lahko: „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi," šteje za združljivo z notranjim trgom.

(183) V zvezi s tem smernice za letalski sektor iz leta 2014 zagotavljajo okvir za oceno, ali se lahko pomoč za letališča razglasi za združljivo v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe.

(184) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 Komisija meni, da se „obvestilo Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči" ([70]) uporablja za nezakonito pomoč za naložbe letališčem. Pri tem bo Komisija, če je bila nezakonita pomoč za naložbe dodeljena pred 4. aprilom 2014, uporabila pravila o združljivosti, ki so veljala, ko je bila nezakonita pomoč za naložbe dodeljena. Zato bo za nezakonito pomoč za naložbe, ki je bila letališčem dodeljena pred 4. aprilom 2014, uporabila načela, določena v smernicah za letalski sektor iz leta 2005 ([71]).

([69]) Smernice o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (UL C 249, 31.7.2014, str. 1).
([70]) UL C 119, 22.5.2002, str. 22.
([71]) Točka 173 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(185) Nasprotno pa je Komisija v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 navedla, da se njeno „obvestilo o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči“ ne bi smelo uporabiti za nerešene zadeve v zvezi z nezakonito pomočjo za tekoče poslovanje, ki je bila letališčem dodeljena pred 4. aprilom 2014. Namesto tega bo uporabila načela iz smernic za letalski sektor iz leta 2014 za vse zadeve v zvezi s pomočjo za tekoče poslovanje za letališča (nerešene prijave in nezakonita nepriglašena pomoč), tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 in začetkom prehodnega obdobja ([72]).

(186) Komisija je v uvodni izjavi 173 že ugotovila, da ukrepi, ki se ocenjujejo, pomenijo nezakonito državno pomoč, dodeljeno pred 4. aprilom 2014.

6.5.3 *Razlikovanje med pomočjo za naložbe in pomočjo za tekoče poslovanje*

(187) Komisija mora glede na določbe smernic za letalski sektor iz leta 2014, navedene v uvodnih izjavah 184 in 185, ugotoviti, ali zadevni ukrepi pomenijo nezakonito pomoč za naložbe ali pomoč za tekoče poslovanje.

(188) V skladu s točko 25(r) smernic za letalski sektor iz leta 2014 je pomoč za naložbe opredeljena kot „pomoč za financiranje osnovnih sredstev, zlasti za pokritje ‚vrzeli v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja‘“. Poleg tega se lahko v skladu s točko 25(r) smernic pomoč za naložbe nanaša tako na vnaprejšnje plačilo (tj. za kritje začetnih stroškov naložbe) kot na pomoč, izplačano v rednih obrokih (za kritje stroškov investicijskega vzdrževanja v smislu letne amortizacije in stroškov financiranja).

(189) Po drugi strani pomoč za tekoče poslovanje pomeni pomoč za kritje vseh ali dela stroškov poslovanja letališča, ki so opredeljeni kot „osnovn[i] strošk[i] letališča z vidika zagotavljanja letaliških storitev, vključno s stroškovnimi kategorijami, kot so stroški za zaposlene, pogodbene storitve, komunikacije, odpadke, energijo, vzdrževanje, najem in upravljanje itd., vendar ne vključujejo stroškov investicijskega vzdrževanja, podpore za trženje ali vseh drugih spodbud, ki jih letalskim prevoznikom dodeli letališče, ter stroškov, ki spadajo na področje javne politike“ ([73]).

(190) Glede na te opredelitve Komisija meni, da 100-odstotno državno poroštvo za posojila banke ISB, odobreno po prednostnih pogojih, ter posojili banke ISB št. 2 in 5 pomenijo pomoč za naložbe v korist družbe FFHG. Vsa ta sredstva so bila povezana z refinanciranjem posojil, s katerimi se je financiral določen projekt naložb v infrastrukturo (glej preglednico 9). Poleg tega so zneski posojil banke ISB enaki ali manjši od zadevnih izvedenih naložb.

Preglednica 9

Primerjalni pregled zneska posojil banke ISB in njihovega namena ([1])

Posojilo banke ISB št.	Znesek posojila v milijonih EUR	Namen posojila
1	18,4	[…] naložbe v infrastrukturo v višini […]
2	20,0	[…] naložbe v infrastrukturo v višini […]
3	2,5	[…] naložbe v infrastrukturo v višini […]

([72]) Točka 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([73]) Točka 25(v) smernic za letalski sektor iz leta 2014.

Posojilo banke ISB št.	Znesek posojila v milijonih EUR	Namen posojila
4	25,9	[…] naložbe v infrastrukturo v višini […]
5	6,8	[…] naložbe v infrastrukturo v višini […]

([1]) Pregled temelji na navedbah v posojilnih pogodbah banke ISB glede namena zadevnih posojil in zneskov naložb.

(191) Komisija torej meni, da 100-odstotno državno poroštvo za posojila banke ISB ter posojili banke ISB št. 2 in 5 pomenijo nezakonito pomoč za naložbe, dodeljeno pred 4. aprilom 2014, katere združljivost je treba oceniti na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005.

(192) V zvezi s sredstvi, zagotovljenimi po privilegiranih pogojih iz združenih denarnih sredstev, Nemčija meni, da so bila navedena sredstva prav tako uporabljena za financiranje naložb v infrastrukturo v obdobju 2009–2012.

(193) V obdobju 2009–2012 so bile na letališču Frankfurt Hahn izvedene naložbe v višini 46 milijonov EUR (glej preglednico 3). Znesek teh naložb je približno enak sredstvom, v istem obdobju črpanim iz združenih denarnih sredstev. Poleg tega so bili v obdobju 2009–2012 rezultati poslovanja ([74]) (vključno z izrednimi prihodki, tj. prihodki, ki niso prihodki iz letalskih in neletalskih dejavnosti letališča, in prihodki od prodaje zemljišč ali premoženja) pozitivni (glej preglednico 4). To kaže, da je bilo letališče sposobno kriti svoje stroške tekočega poslovanja in da so bila sredstva, odobrena iz združenih denarnih sredstev, uporabljena za financiranje naložb v letališko infrastrukturo. Zato sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev, pomenijo nezakonito pomoč za naložbe, dodeljeno pred 4. aprilom 2014, katere združljivost je treba oceniti na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005. V zvezi s tem veljajo tudi premisleki, predstavljeni v oddelku 6.5.3. Zlasti ker je znesek črpanih sredstev nižji od skupnih naložb, je pomoč mogoče šteti za sorazmerno in nujno.

(194) Vendar je treba opozoriti, da sredstva, črpana iz združenih denarnih sredstev, niso bila predvidena za poseben namen. Poleg tega so bili rezultati poslovanja (brez izrednih prihodkov, tj. prihodkov, ki niso prihodki iz letalskih in neletalskih dejavnosti letališča, in prihodkov od prodaje zemljišč ali premoženja) v obravnavanem obdobju negativni (glej preglednico 4). To bi lahko pomenilo, da prihodki iz redne dejavnosti letališča niso zadostovali za kritje njegovih stroškov poslovanja. Poleg tega Nemčija ni predstavila mehanizma, s katerim je bilo zagotovljeno, da sredstva iz združenih denarnih sredstev ne bodo uporabljena za financiranje vsakodnevnih dejavnosti letališča.

(195) Glede na te okoliščine ni mogoče izključiti, da so bila sredstva iz združenih denarnih sredstev uporabljena za preprečitev nelikvidnosti družbe FFHG, zaradi katere bi lahko ta kot upravljavka letališča ustavila naložbe ali postala podjetje v težavah. Zato je za sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev, mogoče šteti, da pomenijo nezakonito pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno pred 4. aprilom 2014, katere združljivost je treba oceniti na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2014. Ta ocena je opravljena v spodnjem oddelku 6.5.4.

6.5.4 *Združljivost pomoči za naložbe v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005*

(196) V skladu s točko 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005 mora Komisija preveriti, ali so izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji:

(a) izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.);

(b) infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem;

([74]) Izraženi kot dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo (EBITDA).

(c) infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture;

(d) dostop do infrastrukture je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja ter

(e) vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Unije.

(197) Da bi bila državna pomoč za letališča združljiva, mora poleg tega tako kot vsi drugi ukrepi državne pomoči imeti spodbujevalni učinek ter biti potrebna in sorazmerna z zakonitim zastavljenim ciljem.

(198) Nemčija je trdila, da je pomoč za naložbe v korist družbe FFHG v skladu z vsemi merili za združljivost iz smernic za letalski sektor iz leta 2005.

(a) Pomoč prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

(199) Pomoč za naložbe v korist družbe FFHG je bila namenjena financiranju nadaljnjega preoblikovanja nekdanje vojaške baze ZDA v civilno letališče in pomembnemu razvoju infrastrukture letališča. Navedeni ukrepi so pomembno prispevali k regionalnemu razvoju in povezljivosti regije Hunsrück ter ustvarjanju novih delovnih mest na območju, ki ga je gospodarsko prizadelo zaprtje vojaške baze ZDA, pa tudi k razbremenitvi preobremenjenega letališča Frankfurt na Majni.

(200) Kot je poudarila Nemčija, regijo Hunsrück obkrožajo številna območja (kot je Landkreis Birkenfeld), ki so bila v okviru „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ označena kot regije, ki potrebujejo podporo. Dejansko se je v obravnavanem obdobju okrožje Landkreis Birkenfeld vsaj delno štelo za regijo, katere bruto domači proizvod (BDP) je pod povprečjem Unije ([75]).

(201) Komisija meni, da je razvoj letališča Frankfurt Hahn pomembno prispeval tudi k ustvarjanju novih delovnih mest v regiji Hunsrück. Kot je navedla Nemčija, je letališče Frankfurt Hahn ob upoštevanju vseh delov letaliških dejavnosti leta 2012 v regiji Hunsrück ustvarilo 3 063 delovnih mest, od katerih jih je bilo 74 % zaposlitev s polnim delovnim časom, 90 % zadevnih zaposlenih pa tudi živi v tej regiji.

(202) Poleg tega je imel razvoj letališča Frankfurt Hahn tudi pozitivne posredne, sekundarne in usmerjevalne učinke na ustvarjanje delovnih mest v regiji ter na regionalni razvoj na splošno zaradi vse večjega števila gospodarskih in turističnih dejavnosti. Glede na informacije, ki jih je predložila Nemčija, letališče Frankfurt Hahn pomembno prispeva k razvoju receptivnega (leta 2005 približno 33 % potnikov, kar ustreza približno 1 milijonu potnikov) in emitivnega turizma (približno 67 % potnikov) v zvezni deželi Porenje – Pfalška. Kot je poudarila Nemčija, 88 % potnikov, ki prispejo v regijo, v njej ostane najmanj eno noč, leta 2005 pa so ustvarili približno 5,7 milijona nočitev. Ker 88 % turistov, ki v regijo prispejo prek letališča Frankfurt Hahn, ostane vsaj eno noč, več kot 80 % pa jih ostane celo od dva do deset dni, ti ustvarijo skupni promet v višini približno 133,7 milijona EUR na leto. Poleg tega je bilo z receptivnim turizmom v zvezni deželi Porenje – Pfalška ustvarjenih približno 11 000 delovnih mest.

(203) Zadevne naložbe, za katere je bila dodeljena pomoč, so prispevale tudi k izboljšanju dostopnosti območja. Vendar pa podvajanje nedobičkonosnih letališč (ali ustvarjanje dodatne neuporabljene zmogljivosti) ne prispeva k cilju skupnega interesa. V tej zadevi Komisija meni, da pomoč za naložbe ne vodi do takega podvajanja, ki bi zmanjšalo možnosti srednjeročne uporabe obstoječe infrastrukture na drugih – sosednjih – letališčih. V radiju 100 kilometrov ali 60 minut vožnje od letališča Frankfurt Hahn namreč ni drugih letališč. Najbližje letališču Frankfurt Hahn sta letališče Frankfurt na Majni, ki je oddaljeno 115 kilometrov ali 1 uro in 15 minut vožnje z avtomobilom, in letališče Luxembourg, ki je oddaljeno 1 uro in 30 minut vožnje (111 kilometrov).

(204) Letališče Frankfurt na Majni je mednarodno letališko vozlišče z zelo različnimi destinacijami, ki ga uporabljajo predvsem mrežni letalski prevozniki, ki ponujajo povezovalne lete, medtem ko se letališče Frankfurt Hahn uporablja za nizkocenovne lete od točke do točke. Promet na letališču Frankfurt na Majni se je od leta 2000

([75]) Odločba Komisije z dne 8. novembra 2006 v zadevi o državni pomoči N 459/06 – Nemčija – Karta državne regionalne pomoči za obdobje 2007–2013 (UL C 295, 5.12.2006, str. 6).

nenehno povečeval: z 49,4 milijona potnikov leta 2000 na približno 58 milijonov leta 2012. Vendar pa so v navedenem obdobju na rast vplivale težave s preobremenjenostjo in omejitve zmogljivosti. Kot je poudarila Nemčija, so bile zgornje meje zmogljivosti letališča Frankfurt na Majni nenehno presežene. Zato je imelo po mnenju Nemčije letališče Frankfurt Hahn zlasti glede na svoje dovoljenje za 24-urno obratovanje pomembno vlogo pri zagotavljanju dodatne zmogljivosti za razbremenitev preobremenjenega letališča Frankfurt na Majni. Do leta 2009 je bila namreč družba Fraport večinska delničarka družbe FFHG, upravljavke letališča Frankfurt Hahn (2,7 milijona potnikov leta 2013, približno 4 milijoni potnikov leta 2007, ko jih je bilo največ), in upravljavka letališča Frankfurt na Majni (58 milijonov potnikov in 2,1 milijona tovora) ter je kot taka izvajala strategijo diverzifikacije.

(205) Letališče Luxembourg, ki je najbližje letališču Frankfurt Hahn, vendar od njega še vedno oddaljeno približno 111 kilometrov ali 1 uro in 30 minut vožnje z avtomobilom, je imelo leta 2008 približno 1,7 milijona potnikov, katerih število se je hitro povečalo in leta 2013 doseglo 2,2 milijona. Čeprav je letališče Luxembourg nekoliko manjše od letališča Frankfurt Hahn po potniškem prometu, je njegova tovorna dejavnost precej večja, saj je leta 2013 tovorni promet znašal 674 000 ton. Ponuja zelo različne redne lete v evropske prestolnice in čarterske polete na počitniške destinacije. Ta izbira destinacij večinoma ustreza potrebam zaposlenih v finančnih in mednarodnih institucijah v Luksemburgu.

(206) Letališče Saarbrücken je od letališča Frankfurt Hahn oddaljeno približno 128 kilometrov, kar znaša več kot 2 uri vožnje z avtomobilom. Poleg tega z letališča Frankfurt Hahn letijo predvsem nizkocenovni prevozniki (Ryanair), tovorni promet pa je precej pomemben element njegovega poslovnega modela, medtem ko letališče Saarbrücken ponuja predvsem redne lete na domačem ozemlju in ima le omejen tovorni zračni promet.

(207) V zvezi z letališčem Zweibrücken je Nemčija poudarila, da vožnja do 127 kilometrov oddaljenega letališča Frankfurt Hahn traja 1 uro in 27 minut z avtomobilom ali približno 4 ure z vlakom. Poleg tega je trdila, da glede na potniški in tovorni zračni promet med letoma 2005 in 2012 ni mogoče sklepati o razmerju zamenljivosti med letališčema.

(208) Komisija ugotavlja, da je nekaj prekrivanja med dejavnostmi letališč Frankfurt Hahn in Zweibrücken, saj se letališče Zweibrücken prav tako ukvarja s tovornim zračnim prometom, medtem ko se od potniškega prometa z njega opravljajo pretežno čarterski poleti. V zvezi s tem Komisija navaja, da je tovorni promet običajno bolj mobilen kot potniški promet ([76]). Na splošno se za gravitacijsko območje letališč za tovorni zračni promet šteje, da njegov radij znaša najmanj približno 200 kilometrov in 2 uri vožnje. Pripombe iz industrije kažejo, da je za špediterje za prevoz blaga običajno sprejemljiva do poldnevna vožnja s tovornjakom (tj. do 12 ur vožnje s tovornjaki) ([77]). Poleg tega je tudi čarterski promet na splošno manj občutljiv za čas, tako da je lahko sprejemljiva tudi do dveurna vožnja z avtomobilom.

(209) Obenem je treba opozoriti, da je bilo letališče Frankfurt Hahn pred vstopom letališča Zweibrücken na trg leta 2006 že dobro uveljavljeno letališče z več kot 3 milijoni potnikov in 123 000 tonami tovora. Glede na zgodovinski razvoj teh dveh letališč, njun geografski položaj in prosto zmogljivost, ki je bila na voljo na letališču Frankfurt Hahn, ko je letališče Zweibrücken leta 2006 vstopilo na trg komercialnega zračnega prometa, Komisija ugotavlja, da je bolj odprtje letališča Zweibrücken tisto, ki je pomenilo nepotrebno podvajanje infrastrukture.

(210) Komisija torej ugotavlja, da naložbe v letališče Frankfurt Hahn ne pomenijo podvajanja obstoječe nedonosne infrastrukture. Nasprotno, letališče Frankfurt Hahn je imelo pomembno vlogo pri razbremenitvi letališča Frankfurt na Majni, ne da bi omejevalo njegove načrte za širitev. Brez naložb v letališče Frankfurt Hahn je dejansko obstajalo tveganje, da potrebe po prevozu v regiji ne bi bile ustrezno izpolnjene.

(211) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 199 do 210 Komisija torej ugotavlja, da pomoč za naložbe, namenjena izgradnji in uporabi infrastrukture na letališču Frankfurt Hahn, ustreza natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa, tj. regionalnemu gospodarskemu razvoju, ustvarjanju delovnih mest in izboljšanju dostopnosti regije.

([76]) Glej opombo 45.
([77]) Glej opombo 46.

(b) Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem

(212) Po navedbah Nemčije so bile naložbe izvedene v skladu s potrebami (in so bile torej sorazmerne), zgrajena infrastruktura pa je bila potrebna, da je letališče lahko zagotavljalo povezljivost in razvoj regije ter razbremenilo letališče Frankfurt na Majni.

(213) Na podlagi informacij, ki jih je predložila Nemčija, se Komisija strinja, da so bile financirane naložbe potrebne in sorazmerne s ciljem skupnega interesa (glej uvodno izjavo 68 in naslednje). Brez teh naložb namreč ne bi bilo mogoče dokončati preoblikovanja nekdanje vojaške baze ZDA v popolnoma delujoče letališče za civilni zračni promet. Za nadaljnji razvoj dejavnosti civilnega zračnega prometa je bilo treba zgraditi objekte za potnike in tovor in letališke ploščadi ter posodobiti vozne steze. Zgrajena infrastruktura je bila torej potrebna, da je letališče lahko zagotavljalo povezljivost in razvoj regije.

(214) Prav tako je bil infrastrukturni projekt izveden samo v obsegu, potrebnem za uresničitev zastavljenih ciljev: medtem ko je bila infrastruktura zgrajena za potniški promet, ki ne bi presegal od približno 4 do 5 milijonov potnikov, in tovorni promet v obsegu 500 000 ton, statistični podatki o prometu, navedeni v preglednici 1 in preglednici 2, kažejo, da se je potniški promet do leta 2007 nenehno povečeval in dosegel rekordne 4 milijone potnikov (čemur je sledilo zmanjšanje na 2,7 milijona leta 2013 iz razlogov, predstavljenih v uvodni izjavi 219) ter da se je obseg tovora leta 2011 povečal na več kot 500 000 ton. To pomeni, da je pričakovano povpraševanje po prevozu večinoma ustrezalo dejanskemu povpraševanju in da naložbe niso bile nesorazmerno velike.

(215) Čeprav je pomembno preprečiti, da bi naložba pomenila podvajanje obstoječe nedonosne infrastrukture, to v tej zadevi ne velja. Kot je že bilo pojasnjeno v uvodnih izjavah 203 do 210, v radiju 100 kilometrov in 60 minut vožnje ni drugih letališč, učinkov podvajanja pa ni, tudi če bi se upoštevalo večje gravitacijsko območje. Najbližje letališče je Frankfurt na Majni, ki naj bi ga letališče Frankfurt Hahn razbremenilo.

(216) Komisija glede na te premisleke meni, da je ta pogoj za združljivost izpolnjen.

(c) Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe

(217) Nemčija je trdila, da so zunanji strokovnjaki pred sprejetjem odločitve o nadaljnjem razvoju letališke infrastrukture opravili študije o napovedih prometa, da bi se opredelile možnosti glede prometa za letališče Frankfurt Hahn.

(218) Iz predloženih informacij je razvidno, da so zunanji strokovnjaki takrat napovedali precejšnjo rast z 0,3 milijona potnikov leta 2000 na do 3,8 milijona potnikov leta 2010 (glej sliko 6 in sliko 7). V zvezi z razvojem tovornega prometa so napovedali rast s 151 000 ton leta 2001 na do 386 000 ton leta 2010 (glej sliko 8), pri čemer naj bi bila rast tovorne dejavnosti med letoma 2006 in 2010 posledica preusmeritve tovornih letov z letališča Frankfurt na Majni zaradi prepovedi nočnega letenja. Vendar bi bilo te napovedi mogoče uresničiti le z izvedbo naložb v načrtovanem obsegu.

(219) Komisija ugotavlja, da so se te napovedi prometa (glej uvodno izjavo 218) potrdile z dejanskim razvojem prometa na letališču Frankfurt Hahn (glej preglednico 1 in preglednico 2). Leta 2007 je imelo letališče Frankfurt Hahn približno 4 milijone potnikov. Po obdobju precejšnje rasti je na zračni promet v Nemčiji in Uniji v zadnjih letih negativno vplivala gospodarska in finančna kriza v letih 2008/2009, ki je privedla do zmanjšanja potniškega zračnega prometa v Nemčiji leta 2009. Na razvoj potniškega prometa na letališču Frankfurt Hahn je dodatno vplivala uvedba potniške takse v letalskem prevozu v Nemčiji leta 2011. Letališče Frankfurt Hahn ima trenutno približno 2,7 milijona potnikov na leto. Leta 2011 je tovorni promet na njem znašal 565 000 ton. Zaradi stečaja ene od njegovih strank je tovorni promet leta 2013 znašal samo 447 000 ton.

(220) Glede na te premisleke je torej mogoče ugotoviti, da letališče Frankfurt Hahn že uporablja večino svoje zmogljivosti in da so možnosti srednjeročne uporabe zmogljivosti zadovoljive.

(d) Enak in nediskriminacijski dostop do infrastrukture

(221) Vsi morebitni uporabniki infrastrukture imajo enak in nediskriminacijski dostop do letališča. Seznam letaliških pristojbin, ki velja za letališče Frankfurt Hahn, je javno dostopen ter pregledno in nediskriminacijsko na voljo vsem morebitnim in sedanjim uporabnikom letališča. Razlike v letaliških pristojbinah, ki so se dejansko plačevale za uporabo infrastrukture, so temeljile na poslovno upravičenem razlikovanju ([78]).

(222) Komisija zato meni, da je ta pogoj izpolnjen.

(e) Vpliv na trgovino ni v nasprotju s skupnim interesom

(223) V skladu s točko 39 smernic za letalski sektor iz leta 2005 lahko kategorija letališča služi kot kazalnik, koliko si letališča medsebojno konkurirajo in torej tudi koliko lahko javno financiranje, dodeljeno letališču, izkrivlja konkurenco.

(224) Na standardnem gravitacijskem območju letališča Frankfurt Hahn (1 ura vožnje z avtomobilom ali radij 100 kilometrov) ni drugih letališč, ki bi se izkoriščala v komercialne namene. Tudi če bi bilo gravitacijsko območje večje, Komisija meni, da pomoč ne ustvarja neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami.

(225) Kar zadeva letališče Frankfurt na Majni (najbližje letališče, ki je oddaljeno približno 115 kilometrov ter 1 uro in 15 minut vožnje z avtomobilom), naložbe na letališču Frankfurt Hahn niso privedle do negativnih učinkov zamenljivosti. Preden se je družba Fraport vključila v letališče Frankfurt Hahn, je bila namreč že upravljavka letališča Frankfurt na Majni, vendar je vseeno vlagala v letališče Frankfurt Hahn, da bi razbremenila letališče Frankfurt na Majni, saj je bila za navedeno vozlišče v prihodnosti predvidena preobremenitev zmogljivosti. Zlasti je bila prepoved nočnih letov na letališču Frankfurt na Majni eden od glavnih dejavnikov, ki jih je bilo treba upoštevati, saj je imelo letališče Frankfurt Hahn dovoljenje za 24-urno obratovanje.

(226) Čeprav je letališče Frankfurt Hahn v obdobju 2000–2007 doživelo precejšnjo rast, slika 1 kaže, da je v primerjavi z letališčem Frankfurt na Majni delež prometa ostal zelo omejen. V obdobju 2000–2003 se je število potnikov na letališču Frankfurt na Majni nenehno povečevalo: z 48 milijonov leta 2000 na 54,2 milijona leta 2007. Zaradi gospodarske krize se je število potnikov nekoliko zmanjšalo, in sicer na 50,9 milijona leta 2009, temu pa je sledilo hitro povečanje na 58 milijonov. Kar zadeva tovorne dejavnosti, je imelo letališče Frankfurt na Majni nenehno rast: z 1,6 milijona ton na 2,2 milijona ton leta 2013.

(227) Kar zadeva druga letališča, je Komisija že pojasnila, da naložbe na letališču Frankfurt Hahn niso bistveno vplivale na konkurenco in trgovino med državami članicami ([79]). To velja tudi za letališče Zweibrücken glede na to, da je bolj to letališče tisto, ki pomeni nepotrebno podvajanje infrastrukture (in bi bilo torej odgovorno za morebitno izkrivljanje konkurence).

(228) Poleg tega v nasprotju z letališčema Frankfurt na Majni in Luxembourg letališče Frankfurt Hahn nima železniške povezave. Na splošno ni mogoče pričakovati učinka zamenljivosti v zvezi z železniškim prevozom.

(229) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 223 do 228 Komisija meni, da so morebitni neupravičeni negativni učinki na konkurenco in trgovino med državami članicami omejeni na minimum.

([78]) Sklep Komisije z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči SA.21211 – Nemčija – Letališče Frankfurt Hahn in Ryanair, še neobjavljen v UL.
([79]) V zvezi z letališčema Frankfurt na Majni in Luxembourg Komisija nadalje ugotavlja, da ima segment poslovnih potovanj na obeh pomemben tržni delež, medtem ko na letališču Frankfurt Hahn predstavlja le sorazmerno omejen delež.

(f) Spodbujevalni učinek, nujnost in sorazmernost

(230) Komisija mora ugotoviti, ali se je zaradi državne pomoči, dodeljene letališču Frankfurt Hahn, ravnanje upravičenca spremenilo tako, da se je začel ukvarjati z dejavnostjo, ki prispeva k uresničevanju cilja skupnega interesa, pri čemer (i) je brez pomoči ne bi izvajal ali (ii) bi jo izvajal le v omejenem obsegu ali drugače. Poleg tega se pomoč šteje za sorazmerno samo, če enakega rezultata ne bi bilo mogoče doseči z manj pomoči in manj izkrivljanja. To pomeni, da morata biti znesek in intenzivnost pomoči omejena na najmanjša potrebna za izvedbo dejavnosti, ki ji je bila dodeljena pomoč.

(231) Glede na informacije, ki jih je predložila Nemčija, naložbe ne bi bilo mogoče izvesti brez pomoči. Nemčija je trdila, da je bila pomoč potrebna, saj so bili z njo nadomeščeni samo stroški financiranja, nižji znesek pa bi privedel do nižjih ravni naložb.

(232) Dejansko letališče glede na finančne rezultate, povzete v preglednicah 3 in 4, še vedno ustvarja izgubo in ni sposobno financirati svojih stroškov naložb. Zato je mogoče ugotoviti, da je bila pomoč potrebna za izvedbo naložb za razbremenitev preobremenjene letališke infrastrukture in izpolnjevanje trenutnih zahtev glede sodobne letališke infrastrukture. Letališče Frankfurt Hahn brez pomoči ne bi bilo kos pričakovanemu povpraševanju letalskih prevoznikov, potnikov in špediterjev, raven gospodarske dejavnosti letališča pa bi se znižala.

(233) Opozoriti je treba tudi, da je bila javna podpora dodeljena v obdobju, ko je družba FFHG izvedla zelo velike naložbe v infrastrukturo (več kot 220 milijonov EUR v obdobju 2001–2012). Od tega je bilo 46 milijonov EUR vloženih v obravnavanem obdobju (2009–2012). Iz tega sledi, da je pomoč za naložbe krila le del skupnih stroškov naložb in je bila omejena na razliko med obrestno mero, plačano za sredstva, in tržno obrestno mero, po kateri bi družba FFHG ta sredstva pridobila na trgu. Prav tako je bila obravnavana pomoč za naložbe dodeljena v obliki 100-odstotnega državnega poroštva in sredstev po prednostnih pogojih, ne pa v obliki neposrednih nepovratnih sredstev.

(234) Komisija zato meni, da je zadevni ukrep pomoči imel spodbujevalni učinek in da je bil znesek pomoči omejen na najmanjšega potrebnega za izvedbo dejavnosti, ki ji je bila dodeljena pomoč, ter da je bil torej sorazmeren.

Sklepna ugotovitev

(235) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da je pomoč za naložbe, dodeljena letališču Frankfurt Hahn, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, ker je v skladu s pogoji za združljivost iz točke 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005.

6.5.5 *Združljivost pomoči za tekoče poslovanje v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014*

(236) V oddelku 5.1 smernic za letalski sektor iz leta 2014 so določena merila, ki jih bo Komisija uporabila pri oceni združljivosti pomoči za tekoče poslovanje z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe. V skladu s točko 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014 bo Komisija navedena merila uporabila za vse zadeve v zvezi s pomočjo za tekoče poslovanje, vključno z nerešenimi prijavami in nezakonitimi nepriglašenimi pomočmi.

(237) V skladu s točko 137 smernic za letalski sektor iz leta 2014 se lahko nezakonita pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena pred objavo smernic za letalski sektor iz leta 2014 – kot so sredstva, odobrena iz združenih denarnih sredstev, kolikor so morda pomenila pomoč za tekoče poslovanje (glej uvodni izjavi 185 in 186) –, razglasi za združljivo z notranjim trgom v celotnem znesku nepokritih stroškov poslovanja, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

(a) *prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa*: ta pogoj je izpolnjen, če med drugim pomoč poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij ali spodbuja regionalni razvoj ([80]);

([80]) Točke 137, 113 in 114 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(b) *potreba po posredovanju države*: pomoč mora biti usmerjena v primere, ko taka pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči ([81]);

(c) *obstoj spodbujevalnega učinka*: ta pogoj je izpolnjen, če bi se brez pomoči za tekoče poslovanje in ob upoštevanju možnega obstoja pomoči za naložbe ter ravni prometa raven gospodarske dejavnosti zadevnega letališča verjetno znatno zmanjšala ([82]);

(d) *sorazmernost zneska pomoči (pomoč omejena na najmanjšo potrebno)*: da bi bila pomoč za tekoče poslovanje sorazmerna, mora biti omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede ([83]);

(e) *izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino* ([84]).

(a) Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

(238) V skladu z oddelkom 5.1.2(a) smernic za letalski sektor iz leta 2014 se z namenom, da se letališčem omogoči dovolj časa, da se prilagodijo novim tržnim razmeram, ter da se preprečijo motnje v zračnem prometu in povezljivosti regij, šteje, da pomoč za tekoče poslovanje prispeva k doseganju cilja skupnega interesa, če: (i) poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij z vzpostavitvijo točk za dostop za polete znotraj Unije; (ii) pomeni boj proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih letaliških vozliščih Unije ali (c) spodbuja regionalni razvoj.

(239) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 199 do 204 Komisija meni, da je neprekinjeno obratovanje letališča Frankfurt Hahn povečalo mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij z vzpostavitvijo točk za dostop za polete znotraj Unije v regiji Hunsrück. Poleg tega je neprekinjeno obratovanje letališča spodbudilo regionalni razvoj regije Hunsrück in ustvarjanje novih delovnih mest. Obratovanje in razvoj letališča Frankfurt Hahn sta tudi omogočila razbremenitev letališča Frankfurt na Majni.

(240) Komisija zato ugotavlja, da zadevni ukrep ustreza natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa.

(b) Potreba po posredovanju države

(241) V skladu z oddelkom 5.1.2(b) smernic za letalski sektor 2014 je za oceno, ali je državna pomoč učinkovita pri doseganju cilja skupnega interesa, najprej treba opredeliti problem, ki zahteva obravnavo. V zvezi s tem mora biti državna pomoč za letališče usmerjena v primere, ko pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči.

(242) Komisija ugotavlja, da je letališče Frankfurt Hahn regionalno letališče s približno 2,7 milijona potnikov na leto. Ima visoke fiksne stroške poslovanja, v sedanjih tržnih razmerah pa ni sposobno samo kriti svojih stroškov poslovanja. Zato obstaja potreba po posredovanju države (glej točko 89 smernic za letalski sektor iz leta 2014).

(c) Ustreznost ukrepov pomoči

(243) V skladu z oddelkom 5.1.2(c) smernic za letalski sektor iz leta 2014 mora biti ukrep pomoči za letališče ustrezen instrument politike za doseganje cilja skupnega interesa. Država članica mora torej dokazati, da istega cilja ne bi bilo mogoče doseči z drugimi manj izkrivljajočimi instrumenti politike ali instrumenti pomoči.

([81]) Točki 137 in 116 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([82]) Točki 137 in 124 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([83]) Točki 137 in 125 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([84]) Točki 137 in 131 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(244) Po mnenju Nemčije so obravnavani ukrepi pomoči ustrezni za doseganje predvidenega cilja skupnega interesa, ki ga ne bi bilo mogoče doseči z drugim manj izkrivljajočim instrumentom politike.

(245) V tej zadevi je znesek pomoči (razlika med tržno obrestno mero za sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev, in dejansko obrestno mero) ostal pod dejansko nastalimi nekritimi izgubami iz poslovanja (glej preglednico 4, EBITDA brez izrednih prihodkov letališča) in je bil omejen na najmanjšega potrebnega, saj je bil odobren samo kot vračljivo posojilo in ne kot neposredna nepovratna sredstva. Z nobenim drugim ukrepom politike letališču ne bi bilo omogočeno nadaljevanje obratovanja. Nadomestilo izgub je torej omejeno na najmanjše potrebno in ne zagotavlja dobička.

(246) Glede na uvodni izjavi 244 in 245 Komisija meni, da so bili obravnavani ukrepi ustrezni za dosego želenega cilja skupnega interesa.

(d) Obstoj spodbujevalnega učinka

(247) V skladu z oddelkom 5.1.2(d) smernic za letalski sektor iz leta 2014 ima pomoč za tekoče poslovanje spodbujevalni učinek, če bi se brez nje raven gospodarske dejavnosti zadevnega letališča verjetno znatno zmanjšala. Pri tej oceni je treba upoštevati prisotnost pomoči za naložbe in raven prometa na letališču.

(248) Brez pomoči bi bil obseg dejavnosti na letališču Frankfurt Hahn resno prizadet in bi se zmanjšal, to pa bi navsezadnje privedlo do tega, da bi letališče zaradi nekritih izgub iz poslovanja moralo zapustiti trg.

(249) Glede na navedeno Komisija meni, da so obravnavani ukrepi pomoči imeli spodbujevalni učinek.

(e) Sorazmernost pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)

(250) V skladu z oddelkom 5.1.2(e) smernic za letalski sektor iz leta 2014 mora biti pomoč za tekoče poslovanje, da bi bila sorazmerna, omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede.

(251) V tej zadevi je bil znesek pomoči omejen na višino nekritih stroškov kapitala, saj so bili z njim nadomeščeni samo dejansko nastali stroški.

(252) Komisija zato meni, da je bil znesek pomoči za tekoče poslovanje v tej zadevi sorazmeren in omejen na najmanjšega potrebnega za izvedbo dejavnosti, ki ji je bila dodeljena pomoč.

(f) Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino med državami članicami

(253) V skladu z oddelkom 5.1.2(f) smernic za letalski sektor iz leta 2014 se bodo pri ocenjevanju združljivosti pomoči za tekoče poslovanje upoštevali izkrivljanja konkurence in učinki na trgovino.

(254) Na standardnem gravitacijskem območju letališča Frankfurt Hahn (1 ura vožnje z avtomobilom ali radij 100 kilometrov) ni drugih letališč, ki se izkoriščajo v komercialne namene. Tudi če bi bilo to standardno gravitacijsko območje razširjeno na druga letališča v bližini letališča Frankfurt Hahn, kot je predstavljeno v uvodnih izjavah 224 in 228, med letališči, ki so v bližini letališča Frankfurt Hahn (to so letališča Frankfurt na Majni, Luxembourg in Saarbrücken) ni neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco.

(255) Glede na navedeno Komisija meni, da so morebitni neupravičeni negativni učinki na konkurenco in trgovino med državami članicami zaradi pomoči za tekoče poslovanje, odobrene družbi FFHG, omejeni na minimum.

Sklepna ugotovitev

(256) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 238 do 255 Komisija ugotavlja, da so ukrepi združljivi z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.

7. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(257) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 99 do 124 Komisija meni, da kreditna linija, ki jo je zvezna dežela Porenje – Pfalška zagotovila družbi FFHG iz združenih denarnih sredstev, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(258) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 127 do 138 Komisija meni, da državno poroštvo, ki ga je izdala zvezna dežela Porenje – Pfalška za zavarovanje 100 % neodplačanih posojil banke ISB, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(259) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 140 do 169 Komisija ugotavlja, da so bila posojila banke ISB št. 1, 3 in 4 odobrena po obrestnih merah, za katere je mogoče šteti, da so v skladu s tržnimi pogoji. Ker torej kumulativna merila iz člena 107(1) Pogodbe niso izpolnjena, Komisija meni, da ta posojila ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(260) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 140 do 169 zgoraj Komisija ugotavlja, da sta bili posojili banke ISB št. 2 in 5 odobreni pod referenčno obrestno mero. Ker so izpolnjena tudi druga merila v skladu s členom 107(1) Pogodbe, navedeni posojili pomenita državno pomoč.

(261) Ker so bili kreditna linija in sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev, 100-odstotno državno poroštvo in posojili banke ISB št. 2 in 5 že dani na voljo družbi FFHG, Komisija meni, da Nemčija ni upoštevala prepovedi iz člena 108(3) Pogodbe.

(262) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 199 do 232 Komisija ugotavlja, da je pomoč za naložbe, dodeljena letališču Frankfurt Hahn, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, saj je v skladu s pogoji za združljivost iz točke 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005.

(263) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 238 do 255 Komisija ugotavlja, da so sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev po prednostnih pogojih, v skladu s pogoji za združljivost pomoči za tekoče poslovanje iz točke 137 smernic za letalski sektor iz leta 2014 in združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.

(264) Komisija ugotavlja, da se Nemčija strinja s sprejetjem sklepa v angleškem jeziku –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo je Nemčija v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe v obdobju 2009–2012 nezakonito izvedla v korist družbe Flughafen Frankfurt Hahn GmbH z odobritvijo 100-odstotnega poroštva za posojila, ki jih je odobrila Investitions- und Strukturbank zvezne dežele Porenje – Pflaška, s posojiloma, ki ju je Investitions- und Strukturbank zvezne dežele Porenje – Pflaška odobrila 31. avgusta 2009 v višini 20,0 milijona EUR in 30. septembra 2009 v višini 6,8 milijona EUR, ter s tem, da je družbi Flughafen Frankfurt Hahn GmbH dovolila, da sodeluje v združenih denarnih sredstvih zvezne dežele Porenje – Pflaška in iz njih po prednostnih pogojih črpa posojila v višini do 45 milijonov EUR, je združljiva z notranjim trgom.

Člen 2

Posojila, ki jih je Investitions- und Strukturbank zvezne dežele Porenje – Pflaška odobrila družbi Flughafen Frankfurt Hahn GmbH med 15. julijem 2007 in 30. septembrom 2009 v skupni vrednosti 46,8 milijona EUR, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 1. oktobra 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik

SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/789

z dne 1. oktobra 2014

o državni pomoči SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/07), ki jo je Nemčija izvedla v zvezi s financiranjem letališča Frankfurt Hahn ter finančnimi povezavami med letališčem in družbo Ryanair

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 6853)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) ([1]) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ([2]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Komisija je med letoma 2003 in 2006 prejela pritožbe različnih oseb, ki so zatrjevale, da so družbi *Ryanair plc* (v nadaljnjem besedilu: družba Ryanair ([3])) in upravljavki letališča Frankfurt Hahn *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (v nadaljnjem besedilu: družba FFHG) družba *Fraport AG* ter zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen odobrile nezakonito državno pomoč. Pritožnik je dodatne informacije predložil 22. septembra 2003 in 1. junija 2006.

(2) Komisija je z dopisoma z dne 25. septembra 2006 in 9. februarja 2007 od Nemčije zahtevala informacije. Nemčija je odgovorila z dopisoma z dne 20. decembra 2006 oziroma 29. junija 2007.

(3) Komisija je z dopisom z dne 17. junija 2008 Nemčijo obvestila, da se je v zvezi s financiranjem družbe FFHG in njenimi finančnimi povezavami z družbo Ryanair odločila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka iz leta 2008). Nemčija je svoje pripombe poslala 27. oktobra 2008.

(4) Sklep o začetku postopka iz leta 2008 je bil evidentiran pod zadevo št. SA.21121 (C29/08). Sklep o začetku postopka iz leta 2008 je bil v *Uradnem listu Evropske unije* ([4]) objavljen 17. januarja 2009. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj v enem mesecu od datuma objave predložijo pripombe glede zadevnih ukrepov.

(5) Komisija je prejela pripombe družbe Deutsche Lufthansa AG (v nadaljnjem besedilu: družba Lufthansa), zveznega združenja nemških letalskih prevoznikov (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, v nadaljnjem besedilu: združenje BDF), družbe Ryanair, družbe Société Air France SA (v nadaljnjem besedilu: družba Air France) in Združenja evropskih letalskih prevoznikov (v nadaljnjem besedilu: združenje AEA). Z dopisom z dne 16. aprila 2009 je pripombe posredovala Nemčiji. Nemčija je imela možnost, da nanje odgovori v enem mesecu; pripombe z dodatnimi informacijami je poslala 1. julija 2009.

([1]) Z učinkom od 1. decembra 2009 sta člena 87 in 88 Pogodbe ES postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Pogodba). Vsebinsko sta enaka prejšnjima členoma. V tem sklepu je treba sklicevanje na člena 107 in 108 Pogodbe razumeti kot sklicevanje na člen 87 oziroma člen 88 Pogodbe ES, kadar je to primerno. S Pogodbo so bile uvedene tudi nekatere spremembe terminologije, pri čemer je na primer besedo „Skupnost“ nadomestila beseda „Unija“, besedno zvezo „skupni trg“ pa „notranji trg“. V celotnem besedilu tega sklepa se uporablja terminologija Pogodbe.

([2]) UL C 12, 17.1.2009, str. 6.

([3]) *Ryanair* je irska letalska družba in članica Evropskega združenja nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Njena dejavnost je povezana s sekundarnimi, regionalnimi letališči. Trenutno leti na približno 160 evropskih destinacij. Ima homogeno floto, ki jo sestavlja 272 zrakoplovov Boeing 737-800 s 189 sedeži.

([4]) Glej opombo 2.

(6) Družba Lufthansa je z dopisom z dne 4. marca 2011 predložila dodatne informacije v zvezi s sklepom o začetku postopka iz leta 2008, ki so se nanašale na nove domnevne ukrepe državne pomoči.

(7) Komisija je z dopisom z dne 18. marca 2011 pritožbo posredovala Nemčiji in zahtevala dodatne informacije o novih trditvah v zvezi z ukrepi državne pomoči. Nemčija je odgovorila z dopisoma z dne 19. maja 2011 in 23. maja 2011.

(8) Ta odgovora pa sta bila nepopolna. Zato je Komisija z dopisom z dne 6. junija 2011 poslala opomin v skladu s členom 10(3) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ([5]). Nemčija je odgovorila z dopisoma z dne 14. junija 2011 in 16. junija 2011.

(9) Komisija je z dopisom z dne 13. julija 2011 Nemčijo obvestila o odločitvi, da bo začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe v zvezi s kreditno linijo, odobreno družbi FFHG iz združenih denarnih sredstev (cash pooling facility) zvezne dežele Porenje – Pfalška, posojilom, ki ga je družbi FFHG odobrila Investitions- und Strukturbank zvezne dežele Porenje – Pfalška (v nadaljnjem besedilu: banka ISB), in poroštvom, ki ga je zvezna dežela Porenje – Pfalška odobrila družbi FFHG za posojilo banke ISB (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka iz leta 2011). Sklep o začetku postopka iz leta 2011 je bil evidentiran pod zadevo št. SA.32833 (2011/C). Sklep o začetku postopka iz leta 2011 je bil v *Uradnem listu Evropske unije* objavljen 21. julija 2012 ([6]).

(10) Komisija je z dopisom z dne 20. februarja 2012 zahtevala dodatne informacije v zvezi s sklepom o začetku postopka iz leta 2008. Nemčija je odgovorila z dopisom z dne 16. aprila 2012. Komisija je z dopisom z dne 27. julija 2012 znova zahtevala dodatne informacije. Nemčija je odgovorila z dopisom z dne 4. septembra 2012.

(11) Komisija je z dopisom z dne 25. februarja 2014 Nemčijo obvestila, da so bile 20. februarja 2014 sprejete smernice Komisije o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom ([7]) (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski sektor iz leta 2014). Obvestila jo je, da se bodo uporabljale od datuma njihove objave v *Uradnem listu Evropske unije*. Nemčiji je dala možnost, da v 20 delovnih dneh predloži pripombe o njih in njihovi možni uporabi za to zadevo. Z dopisom z dne 17. marca 2014 jo je opomnila, da bo štela, da Nemčija nima pripomb, če od nje v 20 delovnih dneh ne bo prejela pripomb.

(12) Komisija je z dopisoma z dne 23. marca 2014 in 4. aprila 2014 od Nemčije zahtevala dodatne informacije. Nemčija je odgovorila z dopisi z dne 17. aprila 2014, 24. aprila 2014 in 9. maja 2014.

(13) Smernice za letalski sektor iz leta 2014 so bile v *Uradnem listu Evropske unije* objavljene 4. aprila 2014. Z njimi so bile nadomeščene smernice za letalski sektor iz leta 1994 ([8]) in smernice za letalski sektor iz leta 2005 ([9]).

(14) Komisija je 15. aprila 2014 v *Uradnem listu Evropske unije* objavila obvestilo, v katerem je države članice in zainteresirane strani pozvala, naj v enem mesecu od objave smernic za letalski sektor iz leta 2014 predložijo pripombe o njihovi uporabi v tej zadevi ([10]). Predložili sta jih družba Lufthansa in organizacija Transport & Environment. Komisija jih je z dopisom z dne 26. avgusta 2014 posredovala Nemčiji. Nemčija je z dopisom z dne 3. septembra 2014 Komisijo obvestila, da nima pripomb.

(15) Nemčija se je v dopisu z dne 17. junija 2014 izjemoma strinjala, da se ta sklep sprejme in objavi samo v angleškem jeziku.

([5]) Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

([6]) UL C 216, 21.7.2012, str. 1.

([7]) Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

([8]) Uporaba členov 92 in 93 Pogodbe ES ter člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

([9]) Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).

([10]) UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

2. **OZADJE UKREPOV**

2.1 *PREOBLIKOVANJE LETALIŠČA IN NJEGOVE LASTNIŠKE STRUKTURE*

(16) Letališče Frankfurt Hahn leži v zvezni deželi Porenje – Pfalška približno 120 km zahodno od mesta Frankfurt na Majni. Do leta 1992 je bilo vojaška zračna baza ZDA. Nato je bilo preoblikovano v civilno letališče. Ima dovoljenje za 24-urno obratovanje.

(17) *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (v nadaljnjem besedilu: holding Hahn), javno-zasebno partnerstvo med družbo Wayss & Freytag in zvezno deželo Porenje – Pfalška, je 1. aprila 1995 od Nemčije pridobil lastništvo nad infrastrukturo letališča Frankfurt Hahn. To javno-zasebno partnerstvo je med letoma 1995 in 1998 razvijalo letališče s ciljem, da bi tam nastalo industrijsko in poslovno območje. Po navedbah Nemčije se je po tem, ko se partnerstvo med družbo Wayss & Freytag in zvezno deželo Porenje – Pfalška ni izkazalo za uspešno, 1. januarja 1998 v projekt začela vključevati družba *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (v nadaljnjem besedilu: družba Fraport) ([11]) in je nazadnje prevzela upravljanje letališča.

(18) Po navedbah Nemčije se je družba Fraport, ki je že upravljala in vodila mednarodno letališče Frankfurt na Majni, od letališča Frankfurt Hahn oddaljeno približno 115 km, vključila iz več strateških razlogov. Prvič, Nemčija je navedla, da je bilo Frankfurt Hahn edino letališče v bližini letališča Frankfurt na Majni, ki je imelo možnosti, da postane dobro razvito mednarodno letališče. Ker je letališče Frankfurt na Majni takrat že izkoriščalo vse svoje zmogljivosti, je obstajala možnost za drugo donosno letališče v regiji. Drugič, letališče Frankfurt Hahn je bilo tedaj edino nemško letališče z dovoljenjem za 24-urno obratovanje, kar je posebno koristno za tovorni promet. Tretjič, vzletno-pristajalna steza je bila popolnoma opremljena in bi se lahko uporabljala v vseh vremenskih razmerah. Nemčija je poleg tega navedla, da so tudi lastniki letališča Schiphol razmišljali o nakupu letališča Frankfurt Hahn, tako da je družba Fraport s tem, ko je prevzela upravljanje letališča Frankfurt Hahn, lahko preprečila vstop neželenega konkurenta.

(19) Družba Fraport je kupila 64,90 % delnic v družbi upravljavki *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (v nadaljnjem besedilu: družba FFHG & Co KG) za ceno […] (*). Plačilo dela nakupne cene ([…] EUR) je zapadlo v plačilo 31. decembra 2007 pod nekaterimi pogoji ([12]). Družba Fraport je avgusta 1999 kupila 73,37 % delnic holdinga Hahn in 74,90 % delnic njegovega splošnega partnerja *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* za ceno […] EUR. S tem je dejansko postala nova partnerica zvezne dežele Porenje – Pfalška.

(20) Družba Fraport se je v zvezi z letališčem Frankfurt Hahn osredotočila na sistematični razvoj potniškega in tovornega prometa letališča. V tem pogledu je bila eno od prvih podjetij, ki je uporabilo poslovni model, namenjen predvsem pritegnitvi nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Na tej podlagi je s holdingom Hahn po njegovem preoblikovanju v nemško družbo z omejeno odgovornostjo (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung, GmbH*) sklenila novo pogodbo o prenosu dobička in izgube. Preoblikovanje in sklenitev navedene pogodbe sta bila opravljena 24. novembra 2000.

(21) Holding Hahn in družba FFHG & Co KG sta se nato združila v družbo *Flughafen Hahn GmbH*. Zvezna dežela Porenje – Pfalška je imela v novi družbi 26,93 % delnic, družba Fraport pa 73,07 %. Pozneje je bilo poslovno ime družbe znova spremenjeno v *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH*(v nadaljnjem besedilu: družba FFHG). Leta 2001 sta oba delničarja, tj. družba Fraport in zvezna dežela Porenje – Pfalška, v družbo FFHG vložila svež kapital (glej podroben opis v oddelku 3).

(22) Do 11. junija 2001 je bilo 100 % delnic v družbi Fraport v lasti javnih delničarjev ([13]). Družba Fraport je 11. junija vstopila na borzo; 29,71 % njenih delnic je bilo prodanih zasebnim delničarjem, 70,29 % delnic pa je ostalo pri javnih delničarjih.

(23) Novembra 2002 so zvezna dežela Porenje – Pfalška, zvezna dežela Hessen, družba Fraport in družba FFHG sklenile sporazum o nadaljnjem razvoju letališča Frankfurt Hahn. V njem je bilo predvideno drugo povečanje

([11]) V nadaljevanju tega sklepa se izraz „družba Fraport“ uporablja za družbo „FAG“ pred spremembo poslovnega imena in družbo „Fraport AG“ po tem.

(*) *Zaupne informacije*.

([12]) V skladu s členom 7(3) pogodbe o nakupu se lahko del nakupne cene zniža, če bi na primer stroški družbe FFHG za zaščito pred hrupom presegli določeno zgornjo mejo.

([13]) Zvezna deleža Hessen je imela 45,24 % delnic družbe Fraport, družba Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (v 100-odstotni lasti občine Frankfurt na Majni) je imela 28,89 % delnic, Zvezna republika Nemčija pa 25,87 %.

delniškega kapitala. Ob tej priložnosti je k družbi FFHG kot tretji delničar pristopila zvezna dežela Hessen. Družba Fraport je nato imela 65 % delnic, zvezni deželi Hessen in Porenje – Pfalška pa vsaka 17,5 %. Ta lastniška struktura je ostala nespremenjena do leta 2009, ko je družba Fraport vse svoje delnice prodala zvezni deželi Porenje – Pfalška, ki ima od takrat 82,5-odstotni večinski delež. Preostalih 17,5 % je še vedno v lasti zvezne dežele Hessen.

2.2 *RAZVOJ POTNIŠKEGA IN TOVORNEGA PROMETA TER BLIŽNJA LETALIŠČA*

(24) Potniški promet na letališču se je povečal z 29 289 potnikov leta 1998 na 4 milijone leta 2007, nato pa se je leta 2013 zmanjšal na približno 2,7 milijona potnikov (glej preglednico 1). Letališče trenutno uporabljajo Ryanair, Wizz Air ([14]) in druge letalske družbe. Delež družbe Ryanair v potniškem prometu je leta 2013 znašal približno [80–100 %].

Preglednica 1

Razvoj potniškega prometa na letališču Frankfurt Hahn od leta 1998 do leta 2013

Leto	Število potnikov	Število potnikov družbe 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* je madžarska letalska družba in članica Evropskega združenja nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Skupino Wizz Air sestavljajo tri operativne družbe, in sicer Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria in Wizz Air Ukraine. Njihov poslovni model je povezan s sekundarnimi, regionalnimi letališči. Letalska družba trenutno leti na približno 150 evropskih destinacij. Ima homogeno floto, katere povprečna starost je manj kot tri leta in ki jo sestavlja 34 zrakoplovov Airbus A 320 s 180 sedeži.

(25) Na letališču Frankfurt Hahn se je povečal tudi zračni tovorni promet. S približno 16 000 ton leta 1998 se je povečal na približno 286 000 ton leta 2011, ko je bil največji, in se nato zmanjšal na približno 151 000 ton leta 2013 (glej preglednico 2). Skupni obseg tovornega prometa na letališču, vključno s prometom špediterjev, je leta 2013 znašal približno 447 000 ton.

Preglednica 2

Razvoj tovornega prometa na letališču Frankfurt Hahn od leta 1998 do leta 2013

Leto	Skupni zračni tovorni promet v tonah	Skupni obseg tovornega prometa, vključno s prometom špediterjev, v tonah
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) V bližini letališča Frankfurt Hahn so naslednja letališča:

(i) letališče Frankfurt na Majni (približno 115 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 15 minut vožnje z avtomobilom) je mednarodno letališko vozlišče z zelo različnimi destinacijami, na katere se opravljajo leti na kratke in dolge razdalje. Uporabljajo ga predvsem mrežni letalski prevozniki, ki ponujajo povezovalne lete, čeprav ponuja tudi povezave od točke do točke in čarterske polete. Poleg potniškega prometa (leta 2013 približno 58 milijonov potnikov) ponuja tudi zračni tovorni promet (leta 2013 približno 2 milijona ton). Na sliki 1 je prikazan razvoj prometa na letališčih Frankfurt na Majni in Frankfurt Hahn v letih 2000–2012;

(ii) letališče Luxembourg (približno 111 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 30 minut vožnje z avtomobilom) je mednarodno letališče, ki ponuja lete na zelo različne destinacije. Leta 2013 se je uporabljalo za potniški promet (približno 2,2 milijona potnikov), pa tudi za tovorni zračni promet, ki je znašal 673 500 ton;

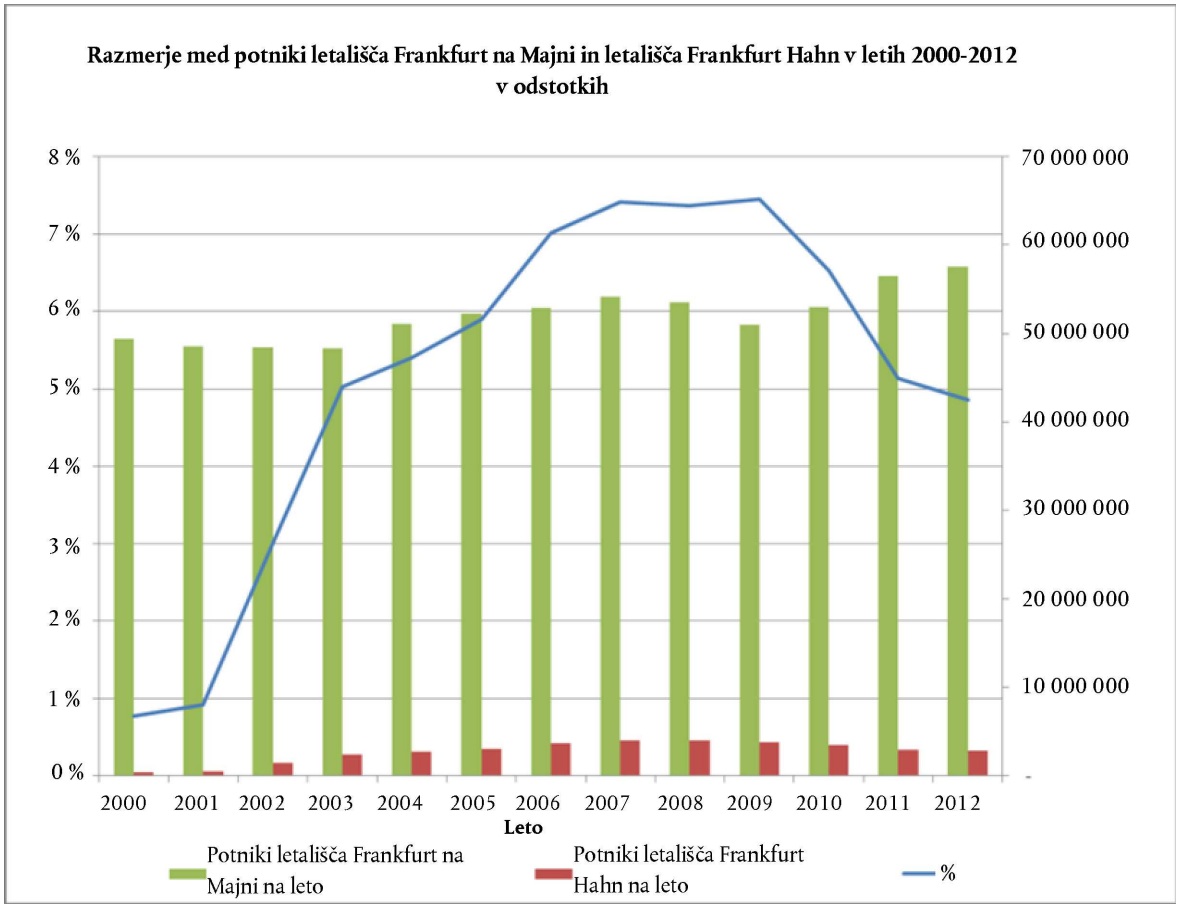
(iii) letališče Zweibrücken (približno 128 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 35 minut vožnje z avtomobilom);

(iv) letališče Saarbrücken (približno 128 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 35 minut vožnje z avtomobilom);

(v) letališče Köln-Bonn (približno 175 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 44 minut vožnje z avtomobilom).

Slika 1

Razvoj potniškega prometa na letališčih Frankfurt na Majni in Frankfurt Hahn v letih 2000–2012



2.3 *PREGLED NALOŽB, KI JIH JE IZVEDLA DRUŽBA FFHG, IN NJENI FINANČNI REZULTATI*

(27) Preglednica 3 zagotavlja pregled naložb, ki jih je družba FFHG izvedla od leta 2001 do leta 2012, v skupnem znesku približno 216 milijonov EUR.

Preglednica 3

Pregled naložb, izvedenih od leta 2001 do leta 2012

V 1 000 EUR	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**Skupaj 2001-2012**
Naložbe v infrastrukturo in opremo													
Anlagenzugänge inkl. Umbuchungen													
Zemljišče	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[…]			
Terminal		2 519	3 310					251					
Tovorni hangar			3 850		3 222								
Poslovna stavba								2 428		[…]			
Druge infrastukturne naložbe			10 194	1 152			13 275			[…]	[…]	[…]	
Letališka ploščad	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[…]	[…]		
Druga infrastruktura	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[…]	[…]	[…]	
Nematerialna sredstva (npr. IT)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[…]	[…]	[…]	**7 108**
Oprema	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[…]	[…]	[…]	**75 550**
Skupaj	**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) Preglednica 4 zagotavlja pregled letnih finančnih rezultatov družbe FFHG od leta 2001 do leta 2012.

Preglednica 4

Letni finančni rezultati družbe FFHG med letoma 2001 in 2012

V 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Izkaz uspeha												
Prihodki	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
Drugi prihodki (vključno z nadomestilom za naloge, ki spadajo na področje javne politike, in prodajo zemljišč)	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
Skupaj prihodki	**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**
Stroški materiala	– 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
Stroški osebja	– 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
Drugi stroški (vključno s trženjem)	– 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 (brez drugih prihodkov)	**– 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**
Amortizacija	– 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
Finančni rezultati (aktivne obresti – pasivne obresti)	– 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
Izredni prihodki in stroški	– 431,54	– 206,00	– 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	– 272,55	0,00	0,00
Davki	– 580,13	– 204,74	– 215,18	– 323,82	– 228,44	– 242,33	– 245,00	– 238,66	– 257,45	– 240,85	– 231,03	– 277,52
Kritje izgub s strani družbe Fraport na podlagi prenosa dobička in izgube	***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***
Letni rezultat (dobiček/izguba)	**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. **OPIS UKREPOV**

3.1 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ, DODELJENA DRUŽBI FFHG*

3.1.1 UKREP 1: POGODBA O PRENOSU DOBIČKA IN IZGUBE IZ LETA 2001

(29) Družbi FFHG in Fraport sta sklenili pogodbo, v skladu s katero je bila družba Fraport upravičena do celotnega dobička, ki ga je ustvarila družba FFHG. Družba Fraport je morala v zameno prevzeti vse izgube družbe FFHG. Zvezna dežela Porenje – Pfalška in družba Fraport sta 31. avgusta 1999 sklenili pogodbo, v kateri se je družba Fraport zavezala, da bo sklenila pogodbo o prenosu dobička in izgube. Ustrezna notarska pogodba je bila sklenjena 24. novembra 2000, pogodba o prenosu dobička in izgube pa je začela veljati 1. januarja 2001 (v nadaljnjem besedilu: pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2001) ([15]).

(30) Družba Fraport je imela pravico odpovedati pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 s šestmesečnim odpovednim rokom, vendar šele od 31. decembra 2005. Če pogodba ni bila odpovedana, se je ob koncu vsakega koledarskega leta tiho podaljšala za še eno leto, vendar največ do 31. decembra 2010.

(31) Sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 so odobrili nadzorni odbor in delničarji družbe Fraport ([16]). Trajanje pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 je bilo pozneje s pogodbo z dne 5. aprila 2004 (v nadaljnjem besedilu: pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004) podaljšano do leta 2014. Do takrat, ko je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 nadomeščena s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 (glej uvodno izjavo 45), je družba Fraport prevzela izgube v višini […] milijonov EUR.

3.1.2 UKREP 2: POVEČANJE KAPITALA IZ LETA 2001

(32) V poročilu za odbor za deleže družbe Fraport ([17]) je bilo 19. januarja 2001 zapisano, da bodo izgube, ki jih bo družba FFHG nakopičila med letoma 1998 in 2005, domnevno znašale […] milijonov EUR in bodo torej več kot dvakrat tolikšne, kot je bilo napovedano leta 1997. Poleg tega sta dve glavni stranki družbe FFHG v tovornem prometu sočasno zapustili letališče Frankfurt Hahn ali zmanjšali svojo dejavnost, zaradi česar se je obseg tovornega prometa bistveno zmanjšal, tj. za 45 % v prvem polletju leta 2001.

(33) Družba Fraport je na podlagi navedenega poročila v začetku leta 2001 pooblastila svetovalca, tj. Boston Consulting Group (v nadaljnjem besedilu: skupina BCG), in svoj strateški oddelek za prevzeme in deleže (v nadaljnjem besedilu: strateški oddelek) za razvoj strategije za družbo FFHG. Skupina BCG in strateški oddelek sta ugotovila, da je pozitivni dolgoročni razvoj družbe FFHG mogoč samo z bistvenim izboljšanjem infrastrukture, ki je osnovni pogoj za nadaljnje povečanje obsega prometa. Strateški oddelek je tudi poudaril, da bi bila znatna razširitev družbe FFHG finančno tvegana in da bi bil celo v primeru najbolj pozitivnega scenarija pozitivni letni rezultat (neto letni dobiček po plačilu davka) predvidoma dosežen ne prej kot v letu 2013.

(34) Strateški oddelek je na podlagi študije skupine BCG in svoje analize izdelal osnutek programa razvoja za družbo FFHG, v katerem so bile do leta 2007 predvidene naložbe v višini 172 milijonov EUR. Navedene naložbe so vključevale program „nujnih ukrepov“, ocenjen na 27 milijonov EUR, ki je zajemal podaljšanje vzletno-pristajalne steze na 3 400 metrov in stroške načrtovanja za postopek odobritve načrta (*Planfeststellungsverfahren*) za podaljšanje vzletno-pristajalne steze na 3 800 metrov ter dodatne stroške začete gradnje novega potniškega terminala.

(35) Vendar je leta 2001 razmerje med lastnim in tujim kapitalom družbe FFHG znašalo samo 4 % ([18]). Poleg tega je imela družba Fraport od 31. decembra 2005 pravico odpovedati pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001. V teh okoliščinah družba FFHG programa „nujnih ukrepov“ ni mogla financirati z nadaljnjim zadolževanjem, ampak je potrebovala svež kapital.

(36) O povečanju kapitala je bilo odločeno z resolucijo nadzornega odbora družbe Fraport z dne 14. decembra 2001 in nato z resolucijo delničarjev družbe FFHG z dne 9. januarja 2002. Za kakršno koli povečanje delniškega kapitala družbe z omejeno odgovornostjo, kot je družba FFHG, je potrebna odobritev vseh udeleženih delničarjev.

([15]) Notarski zapis notarja Jürgena Scherzerja (zapis št. 268/2000) z dne 24. novembra 2000.
([16]) Resolucija skupščine delničarjev z dne 3. maja 2000.
([17]) Odbor za deleže družbe Fraport je odbor, ki ga je ustanovil nadzorni odbor in ki spremlja ekonomski razvoj deležev družbe Fraport.
([18]) Ali drugače rečeno, razmerje med tujim in lastnim kapitalom je bilo 96 %.

(37) Po navedeni odobritvi sta družba Fraport in zvezna dežela Porenje – Pfalška povečali delniški kapital za 27 milijonov EUR, tj. s 3,5 milijona EUR na 30,5 milijona EUR. Družba Fraport je 9. januarja 2002 prispevala 19,7 milijona EUR, zvezna dežela Porenje – Pfalška pa 7,3 milijona EUR. Povečanje kapitala je bilo namenjeno financiranju podaljšanja vzletno-pristajalne steze in naložb v drugo infrastrukturo za povečanje donosnosti letališča.

3.1.3 UKREP 3: POVEČANJE KAPITALA IZ LETA 2004

(38) Družba Fraport, zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen ter družba FFHG so se 27. novembra 2002 dogovorile, da bo zvezna dežela Hessen postala tretja delničarka družbe FFHG in kot taka prispevala […] milijonov EUR, ko bo za financiranje naložb potreben dodaten kapital. Sprejet je bil tudi dogovor o vzpostavitvi tesnega sodelovanja med letališčema Frankfurt na Majni in Frankfurt Hahn.

(39) Dogovorjeno je bilo, da so za povečanje donosnosti letališča Frankfurt Hahn potrebne dodatne naložbe. Te se nanašajo na primer na podaljšanje vzletno-pristajalne steze na 3 800 metrov. 22. marca 2004 je bil pripravljen osnutek delničarskega sporazuma med družbo Fraport, zvezno deželo Porenje – Pfalška in zvezno deželo Hessen. Družba Fraport, zvezna dežela Porenje – Pfalška in zvezna dežela Hessen so končni delničarski sporazum v zvezi z odločitvijo o izvedbi tega povečanja kapitala iz leta 2004 podpisale 30. marca 2005, v sodni register pa je bil vpisan 19. maja 2005.

(40) Te tri stranke so se dogovorile o povečanju kapitala v višini 19,5 milijona EUR za delniški kapital družbe FFHG, s čimer so nadaljevale program naložb, ki ga je leta 2001 predlagal strateški oddelek (glej uvodni izjavi 33 in 34). Zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen sta v to povečanje kapitala privolili pod pogojem, da bo med družbama FFHG in Fraport sklenjena nova pogodba o prenosu dobička in izgube, ki bo zajemala obdobje do 31. decembra 2014. Delničarji so se tudi dogovorili, da morajo vsak dodaten dolg družbe FFHG zavarovati družba Fraport ter zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen v razmerju, ki ustreza porazdelitvi kapitala v družbi FFHG. Na tej podlagi so se družba Fraport ter zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen zavezale, da bodo refinancirale infrastrukturne naložbe družbe FFHG.

(41) Med letoma 2004 in 2009 je bil v družbo FFHG v več obrokih vložen svež kapital v višini 19,5 milijona EUR. Delež družbe Fraport pri povečanju kapitala je znašal 10,21 milijona EUR, delež zvezne dežele Porenje – Pfalška 0,54 milijona EUR, zvezna dežela Hessen pa je prispevala 8,75 milijona EUR.

(42) Poleg tega sta zvezni deželi Hessen in Porenje – Pfalška v skladu s časovnim načrtom plačil (glej preglednico 5 spodaj) za kapitalsko rezervo namenili in vložili dodatnih 11,25 milijona EUR, ki naj bi jih prva plačala med letoma 2007 in 2009, druga pa med letoma 2005 in 2009.

(43) Skupni znesek povečanja kapitala, o katerem je bilo odločeno leta 2005, je bil torej 42 milijonov EUR.

(44) Plačila so zapadla v skladu z naslednjim časovnim načrtom iz preglednice 5 (v tisoč EUR):

Preglednica 5

Časovni načrt kapitalskih injekcij

Družba Fraport

	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**Skupaj**
Kapitalski vložki	2 554	1 915	1 915	1 915	1 915	10 214
Kapitalska rezerva	0	0	0	0	0	0
Lastniški kapital skupaj						**10 214**

Zvezna dežela Hessen

	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**Skupaj**
Kapitalski vložki	4 000	4 000	750	0	0	8 750
Kapitalska rezerva	0	0	3 250	4 000	4 000	11 250
Lastniški kapital skupaj						**20 000**

Zvezna dežela Porenje – Pfalška

	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**Skupaj**
Kapitalski vložki	537	0	0	0	0	537
Kapitalska rezerva	1 821	2 357	2 357	2 357	2 357	11 249
Lastniški kapital skupaj						**11 786**

3.1.4 UKREP 4: POGODBA O PRENOSU DOBIČKA IN IZGUBE IZ LETA 2004

(45) Ker je bil to pogoj za odobritev povečanja kapitala, sta družbi FFHG in Fraport s pogodbo z dne 5. aprila 2004 trajanje pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 podaljšali do leta 2014. Vendar je nova pogodba o prenosu dobička in izgube začela veljati šele po odobritvi skupščine delničarjev družbe Fraport. Kot so se v zvezi s povečanjem kapitala dogovorili delničarji družbe FFHG, je bilo v tej pogodbi o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 določeno, da morajo vsak dodaten dolg družbe FFHG nadomestiti družba Fraport ter zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen v razmerju, ki ustreza njihovemu lastniškemu kapitalu.

(46) Družba Fraport je na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 do leta 2009 prevzela za približno […] milijonov EUR izgub. Na podlagi dveh zaporednih pogodb o prenosu dobička in izgube je torej skupaj nadomestila […] milijonov EUR izgub, nastalih med letoma 2001 in 2009. Od te vsote se […] milijonov EUR nanaša na amortizacijo sredstev, […] milijonov EUR pa na plačila obresti za posojila za financiranje infrastrukture.

(47) Družba Fraport je leta 2009 svoj celotni delež v družbi FFHG prodala zvezni deželi Porenje – Pfalška in s tem tudi odpovedala pogodbo o prenosu dobička in izgube.

3.1.5 UKREP 5: NADOMESTILO DRUŽBI FFHG ZA VARNOSTNE PREGLEDE

(48) Zvezna dežela Porenje – Pfalška vsem odhajajočim potnikom na letališču Frankfurt Hahn zaračunava letališko varnostno pristojbino. Zvezna dežela varnostnih pregledov ne izvaja sama, ampak je to nalogo oddala v podizvajanje letališču, to pa jo je s pogodbo oddalo v podizvajanje družbi za varovanje. V zameno za izvajanje varnostnih pregledov zvezna dežela Porenje – Pfalška na letališče prenese vse prihodke od varnostne pristojbine.

3.1.6 UKREP 6: NEPOSREDNA NEPOVRATNA SREDSTVA ZVEZNE DEŽELE PORENJE – PFALŠKA

(49) Glede na finančna poročila za holdinške družbe zvezne dežele Porenje – Pfalška ([19]) je ta družbo FFHG subvencionirala v naslednjih zneskih, kot so povzeti v preglednici 6.

([19]) Letna poročila za holdinške družbe zvezne dežele Porenje – Pfalška iz let 1999, 2001, 2003 in 2004.

Preglednica 6

Neposredna nepovratna sredstva zvezne dežele Porenje – Pfalška

Leto	Neposredna nepovratna sredstva (EUR)
1997	[…]
1998	[…]
1999	[…]
2000	[…]
Skupaj 1997–2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
2004	[…]
Skupaj 2001–2004	[…]

(50) Neposredna nepovratna sredstva zvezne dežele Porenje – Pfalška za družbo FFHG pred 12. decembrom 2000 znašajo […] milijonov EUR, med letoma 2001 in 2004 pa […] milijonov EUR.

3.2 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ, KI JO JE DRUŽBA FFHG ODOBRILA DRUŽBI RYANAIR IN VSEM DRUGIM LETALSKIM PREVOZNIKOM ZA PREVOZ POTNIKOV*

(51) Družba FFHG je leta 1999 privabila prvega nizkocenovnega letalskega prevoznika, tj. družbo Ryanair. Z njo je sklenila tri pogodbe, in sicer v letih 1999, 2002 in 2005. Poleg tega je v letih 2001 in 2006 uvedla nove letališke pristojbine.

3.2.1 UKREP 7: POGODBA Z DRUŽBO RYANAIR IZ LETA 1999

(52) Prva pogodba z družbo Ryanair je začela veljati z retroaktivnim učinkom od 1. aprila 1999, njena veljavnost pa je bila določena na pet let (v nadaljnjem besedilu: pogodba z družbo Ryanair iz leta 1999). Družba Ryanair je začela leteti z letališča Frankfurt Hahn na letališče London Stansted 22. aprila 1999, ko so bili vsi bistveni pogoji pogodb že dogovorjeni.

(53) Upravni odbor družbe FFHG je nadzornemu odboru na seji 5. maja 1999 predložil *Deckungsbeitragsrechnung* (analiza praga pokritja stroškov) za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999. Po navedbah Nemčije nadzorni odbor družbe FFHG ni glasoval o pogodbi z družbo Ryanair iz leta 1999 ali analizi praga pokritja stroškov, ker je sklenitev pogodbe veljala za del vsakodnevnega poslovanja, ki je bilo v izključni pristojnosti upravnega odbora družbe FFHG.

(54) V preglednici 7 so povzete pristojbine, ki jih je morala družba Ryanair plačevati na podlagi Priloge 1 k pogodbi z družbo Ryanair iz leta 1999.

Preglednica 7

Pristojbine, ki jih je morala družba Ryanair plačevati na podlagi Priloge 1 k pogodbi z družbo Ryanair iz leta 1999

Vrsta dajatve/pristojbine/takse	EUR
Pristojbina za obračanje (na let; zajema pristajalno pristojbino, oskrbo na ploščadi in odpravo potnikov) ([1])	[…]
Potniška pristojbina (na prihajajočega potnika)	[…]
Letališka varnostna pristojbina (na odhajajočega potnika)	[…]
Tekočina za odstranjevanje ledu, vključno z vročo vodo (na liter)	[…]

([1]) Zgornja meja letne pristojbine za obračanje, ki jo je morala plačati družba Ryanair v primeru do šestih letov na dan, je bila določena na […] EUR.

(55) Družba FFHG je na podlagi Priloge 3 k pogodbi z družbo Ryanair iz leta 1999 prejela še […]-odstotno provizijo za vsako vozovnico, prodano (gotovina ali kreditna kartica) ali izdano na prodajnih okencih družbe FFHG, […]-odstotno provizijo za plačila presežne prtljage, ki jih je pobrala družba FFHG, […] EUR za vsako vnaprej plačano vozovnico, ki jo je obdelala družba Ryanair, in […]-odstotno provizijo za vsak najem avtomobila, rezerviran prek družbe FFHG.

(56) Družba Ryanair je bila upravičena do podpore za trženje v višini največ […] EUR na leto, ki jo je morala družba FFHG plačevati v četrtletnih obrokih in samo v prvih treh letih obratovanja. Podporo za trženje je bilo treba uporabiti izključno za oglaševanje v zvezi s progami z odhodi z letališča Frankfurt Hahn. Družba Ryanair je morala predložiti račune in podrobna dokazila o tem, kako je bil denar porabljen.

3.2.2 UKREP 8: SEZNAM LETALIŠKIH PRISTOJBIN IZ LETA 2001

(57) Ministrstvo za promet zvezne dežele Porenje – Pfalška je 16. oktobra 2001 odobrilo in objavilo seznam letaliških pristojbin letališča Frankfurt Hahn iz leta 2001. Retroaktivno je začel veljati 1. oktobra 2001 ([20]).

(58) Ker je bila poslovna strategija letališča Frankfurt Hahn osredotočena na nizkocenovne prevoznike, ki običajno upravljajo zrakoplove Boeing 737 ali Airbus A 319/320, katerih največja vzletna masa (maximum take-off weight, v nadaljnjem besedilu: MTOW) je približno 50–80 ton, je bila za zrakoplove z MTOW med 5,7 tone in 90 tonami uvedena oprostitev pristajalne in vzletne pristojbine.

(59) V preglednici 8 so povzete pristojbine na zrakoplov za storitve osrednje infrastrukture za zemeljsko oskrbo, ki so jih morali letalski prevozniki plačevati na podlagi seznama letaliških pristojbin iz leta 2001.

Preglednica 8

Pristojbine za storitve osrednje infrastrukture za zemeljsko oskrbo, ki so jih morali letalski prevozniki plačevati na podlagi seznama letaliških pristojbin iz leta 2001

	Pristojbina na zrakoplov v EUR
MTOW do 90 ton	vključena v vzletno in pristajalno pristojbino
MTOW več kot 90 ton	50,00

([20]) Spis št. V/21-1011/1.

(60) Potniška pristojbina je bila določena na 4,35 EUR na prihajajočega potnika. Potniška varnostna pristojbina, ki temelji na številu potnikov na zrakoplovu ob odhodu, je 4,35 EUR na potnika, plača pa se oddelku za zračni promet pri službi za ceste in promet zvezne dežele Porenje – Pfalška.

(61) Za vsak prihod zrakoplova po pravilih instrumentalnega letenja je treba upravljavcu letališča plačati pristojbino za kontrolo zračnega prometa. Navedena pristojbina za komercialne ali nekomercialne lete je vključena v pristajalno in vzletno pristojbino, če se let ne opravlja zaradi usposabljanja in uvajanja. Zrakoplovi, ki so oproščeni pristajalne in vzletne pristojbine, torej te pristojbine ne plačujejo.

3.2.3 UKREP 9: POGODBA Z DRUŽBO RYANAIR IZ LETA 2002

(62) Druga pogodba z družbo Ryanair je z dne 14. februarja 2002 (v nadaljnjem besedilu: pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002) in je bila nadzornemu odboru družbe FFHG predložena na seji 16. novembra 2001. V zapisniku te seje je navedeno, da jo je odobrila večina članov nadzornega odbora.

(63) Kopija pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002, ki je bila poslana Komisiji, ni podpisana. Nemčija navaja, da sta stranki to pogodbo vseeno uporabljali od 14. februarja 2002, čeprav ni bila nikoli podpisana.

(64) Po navedbah Nemčije je pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002 nadomestila pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999, sklenjena pa je bila za obdobje […] let (do […]). Vendar je potniška pristojbina ostala enaka kot v prvotni pogodbi iz leta 1999. Družba Ryanair lahko pogodbo po podobnih pogojih podaljša do […].

(65) Pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002 temelji na standardnem sporazumu o zemeljski oskrbi Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov, ki je bil prilagojen potrebam strank. Njeni sestavni deli so:

(i) glavna pogodba;

(ii) Priloga A – Opis storitev zemeljske oskrbe;

(iii) Priloga B – 1.0 Lokacija, dogovorjene storitve in pristojbine za letališče Frankfurt Hahn;

(iv) Druga priloga B – 1.0 Lokacija, dogovorjene storitve in pristojbine za letališče Frankfurt Hahn;

(v) Priloga 3 in dodatki 1–3 ([21]) k Drugi prilogi B – 1.0;

(vi) Priloga C – Letališke pristojbine;

(vii) Priloga D – Opis svežnja storitev zemeljske oskrbe „Hahn-Smart“;

(viii) Tretja priloga B – Lokacija, dogovorjene storitve in pristojbine za letališče Frankfurt Hahn – „Sporazum o vozlišču“;

(ix) Priloga E – Sporazum o trženju.

(66) Glavna pogodba, Priloga A in Priloga B – 1.0 so preprosto kopije standardnega sporazuma. Stranki polj nista izpolnili, saj se ta del standardnega sporazuma ni štel za upoštevnega.

(67) V Drugo prilogo B – 1.0 sta stranki vnesli svoja imena, bančne račune in ceno tekočine za odstranjevanje ledu ([…] EUR na liter) in ceno za vročo vodo ([…] EUR na liter).

(68) Priloga 3 in dodatki 1–3 k tej prilogi se nanašajo na „nadaljnje strateške dogovore“ med strankama. Nanašajo se na tehnične dogovore za zemeljsko oskrbo, izdajanje vozovnic in prostor za znamčenje na letališču.

([21]) Priloga 3: Družba FFHG je prejela […]-odstotno provizijo za vsako vozovnico, prodano (gotovina ali kreditna kartica) ali izdano na prodajnih okencih družbe FFHG, […]-odstotno provizijo za plačila presežne prtljage, ki jih je pobrala družba FFHG, […] EUR za vsako vnaprej plačano vozovnico, ki jo je obdelala družba Ryanair, in […]-odstotno provizijo za vsak najem avtomobila, rezerviran prek družbe FFHG.

(69) Priloga D določa, da za zemeljsko oskrbo veljajo pristojbine, povzete v preglednici 9, če obračalni čas ne presega 30 minut.

Preglednica 9

Pristojbine za zemeljsko oskrbo, če obračalni čas ne presega 30 minut

Zrakoplov z MTOW	Enota	EUR
Do 5,7 tone	Oskrba	[…]
Do 14 ton	Oskrba	[…]
Do 20 ton	Oskrba	[…]
Do 90 ton	Oskrba	[…]
Več kot 90 ton	Oskrba	[…]

(70) Zdi se, da prazna polja za zrakoplove „do“ in „več kot“ […] ton kažejo, da […] zaračunane za zrakoplove med […] in […] tonami ([22]).

(71) Priloga E (tj. sporazum Hahn Smart) potrjuje to analizo. Točka 1 določa:

„[…]“

(72) Višina letališke pristojbine je bila zamrznjena do 30. aprila 2004, potem pa jo je bilo treba prilagoditi glede na nemški indeks cen življenjskih potrebščin, če se je ta v primerjavi s predhodnim letom povišal za več kot […] %.

(73) V Prilogi E je predvideno tudi plačilo podpore za trženje. Družba Ryanair je upravičena do naslednje podpore za trženje:

(i) enkratnih plačil v višini […] EUR za vsako novo progo z odhodom z letališča Frankfurt Hahn, uvedeno po 13. februarju 2002, ter

(ii) popustov za letališke pristojbine, odvisnih od števila zrakoplovov, stacioniranih na letališču Frankfurt Hahn, in števila prihajajočih potnikov, kot so povzeti v preglednici 10.

Preglednica 10

Popusti za letališke pristojbine

Število zrakoplovov, stacioniranih na letališču Frankfurt Hahn	Podpora za trženje na potnika (EUR)
Do 2	[…]
3 in 4	[…]
5–8	[…] ([1])

([1]) […].

([22]) To izhaja tudi iz točke 68 preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je v imenu zvezne dežele Porenje – Pflaška predložila družba PwC.

(74) Priloga E tudi določa, da bo vsakemu plačilu ali ceni v pogodbi prištet DDV, kolikor se uporablja zakon o prometnem davku.

(75) […].

(76) Skratka, v skladu s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002 ta plačuje pristojbine, povzete v preglednici 11.

Preglednica 11

Pregled letaliških pristojbin, ki jih je morala plačevati družba Ryanair

Vrsta dajatve/pristojbine/takse	EUR
Potniška pristojbina (na prihajajočega potnika)	[…]
Letališka varnostna pristojbina (na odhajajočega potnika)	[…]
Tekočina za odstranjevanje ledu (na liter)	[…]
Vroča voda (na liter)	[…]
Prihodki od vnaprej plačanih vozovnic, ki jih je obdelala družba Ryanair	[…]

3.2.4 UKREP 10: POGODBA Z DRUŽBO RYANAIR IZ LETA 2005

(77) 4. novembra 2005 je bila dogovorjena sprememba pogodbe iz leta 2002, tj. *Agreement Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Delivery of aircraft 6 to 18 – year 2005 to year 2012* (v nadaljnjem besedilu: pogodba z družbo Ryanair iz leta 2005). Nadzorni odbor družbe FFHG je sklenitev pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2005 odobril 18. novembra 2005.

(78) Upoštevni deli pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2005 so:

(i) […];

(ii) […];

(iii) […];

(iv) […].

(79) Pogodba z družbo Ryanair iz leta 2005 velja do […]. Drugi sestavni deli pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002, zlasti glavna pogodba in Priloga E (tj. sporazum Hahn Smart), so bili prav tako podaljšani do […].

(80) Preglednica 12 prikazuje število zrakoplovov družbe Ryanair, ki naj bi bili stacionirani na letališču Frankfurt Hahn, in predvideno število potnikov na podlagi pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2005.

Preglednica 12

Zrakoplovi družbe Ryanair in rast števila potnikov, predvideni na podlagi pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2005

Leto	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Št. zrakoplovov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Potniki (mio.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(81) Preglednica 13 zagotavlja pregled sistema popustov za letališke pristojbine, uvedenega s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2005.

Preglednica 13

Spremenjeni popusti za letališke pristojbine, uvedeni s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2005

V EUR		Skupni povprečni popust na potnika	Povprečna potniška pristojbina
Popust na vse prihajajoče potnike	[…]	[…]	[…]
Dodaten popust na vse odhajajoče potnike nad […] milijonov in do […] milijonov na leto	[…]	[…]	[…]
Dodaten popust na vse odhajajoče potnike nad […] milijonov na leto	[…]	[…]	[…]

(82) […].

3.2.5 UKREP 11: SEZNAM LETALIŠKIH PRISTOJBIN IZ LETA 2006

(83) Ministrstvo za promet zvezne dežele Porenje – Pfalška je seznam letaliških pristojbin iz leta 2006 za letališče Frankfurt Hahn odobrilo 26. aprila 2006 ([23]), veljati pa je začel 1. junija 2006. Navedeni seznam temelji na istih osnovnih načelih kot seznam letaliških pristojbin iz leta 2001 (glej zgornjo uvodno izjavo 57 in naslednje).

(84) Spremembe v primerjavi s predhodnim seznamom se nanašajo na vzletno in pristajalno pristojbino, potniško pristojbino in podporo za trženje. Na seznamu letaliških pristojbin iz leta 2006 sta ohranjeni dve temeljni načeli s seznama letaliških pristojbin iz leta 2001:

(i) pristojbine za kontrolo zračnega prometa in pristojbine za zemeljsko oskrbo so vključene v vzletne in pristajalne pristojbine;

(ii) zrakoplovom z MTOW nad 5,7 tone ni treba plačati vzletnih in pristajalnih pristojbin (ali pristojbin za kontrolo zračnega prometa ali pristojbin za zemeljsko oskrbo).

(85) S seznamom iz leta 2006 pa sta uvedeni dve omejitvi navedenih načel. Prvič, te ugodnosti lahko uveljavljajo samo potniški zrakoplovi. Drugič, ugodnosti so omejene na zrakoplove z obračalnim časom, krajšim od 30 minut.

(86) Poleg tega so potniške pristojbine določene na odhajajočega potnika in glede na skupno število (odhajajočih in prihajajočih) potnikov, prepeljanih z letalskim prevoznikom, ki mu pripada zrakoplov. Preglednica 14 zagotavlja pregled potniških pristojbin, ki jih je bilo treba plačati na podlagi seznama letaliških pristojbin iz leta 2006 glede na skupno število odhajajočih in prihajajočih potnikov.

Preglednica 14

Potniške pristojbine na podlagi seznama letaliških pristojbin iz leta 2006

Skupno število odhajajočih in prihajajočih potnikov	Potniška pristojbina na odhajajočega potnika v EUR	Najnižji znesek skupnih letaliških pristojbin, ki ga je bilo treba plačati, v EUR
Manj kot 100 000	5,35	
100 001–250 000	4,40	267 500,00

([23]) Spis št. V/20-1011/1.

Skupno število odhajajočih in prihajajočih potnikov	Potniška pristojbina na odhajajočega potnika v EUR	Najnižji znesek skupnih letaliških pristojbin, ki ga je bilo treba plačati, v 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 na potnika od 1 do 3 000 000 2,24 na potnika od 3 000 001 do 5 400 000	Ni relevantno
5 400 001–10 000 000	2,48 na potnika od 1 do 3 000 000 2,24 na potnika od 3 000 001 do 5 400 000 2,21 na potnika od 5 400 001 do 10 000 000	Ni relevantno
Več kot 10 000 000	2,48 na potnika od 1 do 3 000 000 2,24 na potnika od 3 000 001 do 5 400 000 2,21 na potnika od 5 400 001 do 10 000 000 2,19 na potnika	Ni relevantno

(87) Preglednica 15 prikazuje znesek podpore za trženje, ki se lahko dodeli letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče.

Preglednica 15

Podpora za trženje

Skupno število odhajajočih potnikov	Najmanjše število destinacij in pogostosti letov z letališča Frankfurt Hahn	Podpora za trženje v EUR
5 000–100 000	[…]	[…]
100 001–250 000	[…]	[…]
250 001–500 000	[…]	[…]
500 001–750 000	[…]	[…]
750 001–1 000 000	[…]	[…]

(88) Podpora za trženje je poleg tega urejena v posebnem dokumentu, ki je na voljo na spletišču letališča Frankfurt Hahn. Enkratna podpora za trženje se dodeli pod naslednjimi pogoji:

(i) upravičeni so leti na destinacije, na katere v zadnjih 24 mesecih ni bilo letov z letališča Frankfurt Hahn;

(ii) najvišja podpora znaša 33,3 % dokazanih stroškov trženja za novo destinacijo;

(iii) letalski prevoznik mora z ustreznimi dokumenti dokazati srednjeročno donosnost nove destinacije;

(iv) družba FFHG lahko zahteva vračilo podpore za trženje, če letalski prevoznik ne izpolnjuje obveznosti v zvezi z novo destinacijo.

3.3 *UKREPI, KI SO ZUNAJ PODROČJA UPORABE SKLEPA O ZAČETKU POSTOPKA IZ LETA 2008 (UKREP 12)*

(89) Nemčija se je zavezala, da bo v lastniški kapital družbe FFHG vložila […] milijonov EUR za refinanciranje njenih posojil.

(90) Z navedenimi sredstvi se refinancirajo infrastrukturni ukrepi, o katerih so javni organi nepreklicno odločili pred 31. decembrom 2012, vendar niso bili zajeti s pogodbama o prenosu dobička in izgube, povečanji kapitala ali drugimi nepovratnimi sredstvi.

4. **RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA IN ZAČETNA OCENA**

4.1 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ, DODELJENA DRUŽBI FFHG*

4.1.1 UKREP 1: POGODBA O PRENOSU DOBIČKA IN IZGUBE IZ LETA 2001

(91) Komisija je v zvezi s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 v sklepu o začetku postopka iz leta 2008 ugotovila, da je letne izgube prevzela družba Fraport, ki je v večinski javni lasti. Komisija je torej ugotovila, da mora preučiti, ali je mogoče za Nemčijo šteti, da je bila vključena v sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2001.

(92) Sodišče je v zadevi Stardust Marine ([24]) razsodilo, da so sredstva podjetja, ki se ustanovi na podlagi zasebnega prava in katerega delnice so v večinski javni lasti, državna sredstva. Komisija je menila, da je treba tudi za sklenitev pogodbe šteti, da jo je mogoče pripisati državi, saj je ne bi bilo mogoče skleniti brez upoštevanja zahtev javnih organov.

(93) Poleg tega je Komisija v nasprotju s trditvami Nemčije dvomila, da bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu sklenil tako pogodbo, saj je očitno pomenila prednost za družbo FFHG, ker jo je razbremenila finančnega bremena, ki bi ga sicer morala nositi.

(94) Komisija je tudi menila, da je bil ukrep selektiven, ker so bile krite samo izgube družbe FFHG, ter da je zadevni ukrep izkrivljal ali bi lahko izkrivljal konkurenco na trgu upravljavcev letališč in vplival na trgovino med državami članicami.

(95) Komisija je zato sprejela predhodno stališče, da bi lahko zadevni ukrep pomenil državno pomoč v obliki pomoči za tekoče poslovanje.

(96) Ker Nemčija ni predložila dokazov ali trdila, da bi bilo mogoče tako pomoč za tekoče poslovanje šteti za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, in ob upoštevanju smernic za letalski sektor iz leta 2005 je Komisija resno dvomila o združljivosti navedene pomoči.

([24]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: sodba Stardust Marine), Recueil 2002, str. I-4397, točka 51 in naslednje.

4.1.2 UKREP 2: POVEČANJE KAPITALA IZ LETA 2001

(97) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2008 ugotovila, da sta družba Fraport in zvezna dežela Porenje – Pfalška kapital družbe FFHG povečali za 27 milijonov EUR, pri čemer sta prispevali 19,7 milijona EUR oziroma 7,3 milijona EUR. V zvezi z obstojem pomoči je poudarila, da so sredstva družbe Fraport in sredstva zvezne dežele Porenje – Pfalška glede na merila, določena v sodbi Stardust Marine ([25]), državna sredstva. Poleg tega je sprejela predhodno stališče, da je tudi odločitve družbe Fraport verjetno treba pripisati državi.

(98) Komisija je poleg tega navedla, da ni prepričana, da je bil preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu za povečanje kapitala uspešno opravljen. Komisija je načeloma priznala, da se lahko ocena, ki jo opravi ena ali več neodvisnih revizijskih družb, uporabi kot dokaz, da je bila transakcija izvedena po tržni vrednosti ([26]). Vendar je dvomila, da poročilo, ki ga je v imenu družbe Fraport predložila družba PwC, zadostuje za izključitev obstoja prednosti.

(99) Dvomila je zaradi vsebine preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je opravila družba PwC, saj je bil izključno kvalitativen, stroški umika družbe Fraport pa v njem niso bili ocenjeni. V poročilu tudi niso bila kvantificirana ali podrobno pojasnjena „velika tveganja“, ki sta jih opredelila skupina BCG in strateški oddelek družbe Fraport, ocena pa je bila na splošno omejena na družbo Fraport, ne da bi bilo preučeno, ali je zvezna dežela Porenje – Pfalška ravnala kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Iz navedenih razlogov Komisija ni mogla izključiti možnosti, da je bila s povečanjem kapitala družbi FFHG zagotovljena prednost.

(100) Komisija je tudi ugotovila, da je bil ukrep selektiven, saj je bilo povečanje kapitala iz leta 2001 odobreno samo družbi FFHG, ter da je izkrivljal ali bi lahko izkrivljal konkurenco na trgu upravljavcev letališč in vplival na trgovino med državami članicami.

(101) Komisija je zato sprejela predhodno stališče, da bi lahko zadevni ukrep pomenil državno pomoč v obliki pomoči za naložbe, in izrazila dvome glede njegove združljivosti z notranjim trgom, zlasti glede na člen 107(3)(c) Pogodbe in smernice za letalski sektor iz leta 2005.

4.1.3 UKREP 3: POVEČANJE KAPITALA IZ LETA 2004

(102) Komisija je v zvezi z drugim povečanjem kapitala navedla, da sta leta 2004 takratni delničarki družbe FFHG povečali njen delniški kapital za 10,75 milijona EUR, pri čemer je družba Fraport prispevala 10,21 milijona EUR, zvezna dežela Porenje – Pfalška pa 0,54 milijona EUR. Poleg tega se je kot tretja delničarka vključila zvezna dežela Hessen, ki je prispevala še 8,75 milijona EUR. Nadalje sta se zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen zavezali, da bosta kot kapitalsko rezervo prispevali vsaka po 11,25 milijona EUR.

(103) Komisija je v zvezi z obstojem pomoči za to povečanje kapitala smiselno uporabila enako sklepanje kot za povečanje kapitala iz leta 2001 (glej oddelek 4.1.2) in izrazila enake dvome glede njegove združljivosti z notranjim trgom.

4.1.4 UKREP 4: POGODBA O PRENOSU DOBIČKA IN IZGUBE IZ LETA 2004

(104) Glede na sklep o začetku postopka iz leta 2008 je družba Fraport na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 prevzela izgube družbe FFHG v višini najmanj […] milijonov EUR. Komisija je smiselno uporabila enako sklepanje kot v zvezi s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 (glej uvodno izjavo 91 in naslednje). V zvezi s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je predložila družba PwC, je Komisija dvomila o njegovi zanesljivosti, saj je bila ocena večinoma kvalitativna. Zato je menila, da pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 pomeni pomoč za tekoče poslovanje, in dvomila o njeni združljivosti z notranjim trgom, zlasti ob upoštevanju smernic za letalski sektor iz leta 2005.

([25]) Sodba Stardust Marine, točka 51 in naslednje.
([26]) Glej Sporočilo Komisije o elementih državne pomoči pri prodaji zemljišč in objektov s strani javnih oblasti, točka II.2.

4.1.5 UKREP 5: NADOMESTILO DRUŽBI FFHG ZA VARNOSTNE PREGLEDE

(105) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2008 navedla, da letališke varnostne storitve niso gospodarske in ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči ([27]).

(106) Komisija je nato navedla, da se zdi, da ekonomska analiza družbe PwC kaže, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška družbi FFHG zagotovila čezmerno nadomestilo za izvajanje varnostnih pregledov. V zvezi s tem je poudarila, da se je navedena ugodnost financirala iz državnih sredstev ter da je lahko izkrivljala konkurenco in vplivala na trgovino med državami članicami. Zato je menila, da je čezmerno nadomestilo pomenilo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(107) Komisija je v zvezi z oceno združljivosti navedene pomoči za tekoče poslovanje smiselno uporabila enako sklepanje kot v zvezi s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 (glej uvodno izjavo 95 in naslednje). Druga možna pravna podlaga, ocenjena v zvezi z združljivostjo z notranjim trgom, je bila člen 106(2) Pogodbe. Vendar Nemčija ni navedla, da je bila družbi FFHG naložena obveznost opravljanja javne storitve. Komisija torej ni našla pravne podlage, da bi čezmerno nadomestilo, izhajajoče iz pristojbine za varnostne storitve, razglasila za združljivo z notranjim trgom.

4.1.6 UKREP 6: NEPOSREDNA NEPOVRATNA SREDSTVA ZVEZNE DEŽELE PORENJE – PFALŠKA

(108) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2008 navedla, da se zdi, da so bila neposredna nepovratna sredstva, dodeljena v letih 2001–2004, odobrena brez protidajatve, iz državnih sredstev (tj. splošnega proračuna zvezne dežele Porenje – Pfalška) in selektivno (samo družbi FFHG). Menila je, da so lahko navedena nepovratna sredstva izkrivljala konkurenco in vplivala na trgovino med državami članicami. Zato je sprejela predhodno stališče, da so pomenila državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe v obliki pomoči za naložbe.

(109) Komisija je tudi dvomila o združljivosti pomoči z notranjim trgom, zlasti glede na člen 107(3)(c) Pogodbe in smernice za letalski sektor iz leta 2005.

4.2 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ, KI JO JE DRUŽBA FFHG ODOBRILA DRUŽBI RYANAIR IN VSEM DRUGIM LETALSKIM PREVOZNIKOM ZA PREVOZ POTNIKOV*

4.2.1 UKREP 7: POGODBA Z DRUŽBO RYANAIR IZ LETA 1999

(110) Komisija je v zvezi s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999 v sklepu o začetku postopka iz leta 2008 na splošno poudarila, da znižanje ali sistem znižanj, s katerim se določenemu podjetju zagotovi prednostna obravnava, verjetno spada na področje uporabe člena 107 Pogodbe.

(111) Komisija je menila, da so sredstva družbe FFHG državna sredstva, saj je to podjetje v večinski javni lasti. V zvezi s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999 je poudarila, da nadzorni odbor sicer ni glasoval o tej pogodbi, vendar pa tudi ni sprejel predloga ali ukrepa, s katerim bi pokazal, da ji nasprotuje. Komisija je zato navedla, da nima ničesar, na podlagi česar bi lahko ugotovila, da pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999 ni mogoče pripisati državi.

(112) Poleg tega je Komisija dvomila, da bi zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu sklenil pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999. V zvezi s tem je navedla, da pristojbine, ki jih je družba FFHG naložila družbi Ryanair, niso pokrivale vseh stroškov družbe FFHG, zaradi česar se zdi, da je bila družbi Ryanair dodeljena prednost.

([27]) Točka 33 smernic za letalski sektor iz leta 2005.

(113) Komisija je tudi poudarila, da stroški novega terminala v višini približno […] milijonov EUR niso bili upoštevani v preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je predložila Nemčija. Komisija je najprej zavrnila trditev Nemčije, da je letališče Frankfurt Hahn leta 1999 v vsakem primeru potrebovalo nov potniški terminal in da je bila zmogljivost 1,25 milijona potnikov na leto precej nad pričakovanim številom potnikov, ki naj bi ga ustvarila družba Ryanair, saj je bila družba Ryanair leta 1999 edini veliki letalski prevoznik potnikov na letališču Frankfurt Hahn. Iz navedenih razlogov je izrazila dvome v zvezi s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je predložila Nemčija.

(114) Komisija je tudi menila, da je pogodba z družbo Ryanair iz leta 1999 selektiven in specifičen ukrep, saj so bili taki pogoji v pogajanjih z družbo FFHG odobreni samo družbi Ryanair, ter da zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco na trgu letalskih prevoznikov in vpliva na trgovino med državami članicami.

(115) Komisija je zato sprejela predhodno stališče, da pogodba z družbo Ryanair iz leta 1999 pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, saj se zdi, da ni bila v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu in jo je bilo mogoče pripisati državi. Poleg tega Komisija ni našla pravne podlage za razglasitev take trajne pomoči za tekoče poslovanje za letalskega prevoznika za združljivo z notranjim trgom.

4.2.2 UKREP 8: SEZNAM LETALIŠKIH PRISTOJBIN IZ LETA 2001

(116) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2008 preučila tudi, ali je morda seznam letaliških pristojbin iz leta 2001 pomenil državno pomoč za družbo Ryanair. Pri tem je menila, da so sredstva družb FFHG in Fraport, v katerih imajo javni organi večinski delež, državna sredstva in da je tudi njuno ravnanje mogoče pripisati državi.

(117) Komisija je dvomila, da so bile pristojbine s seznama letaliških pristojbin iz leta 2001 določene tako, da je bilo letališču omogočeno donosno obratovanje, saj Nemčija za ta seznam ni predložila preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu. Ker se zdi, da je bila družba Ryanair edini potniški letalski prevoznik, ki je med letoma 2001 in 2003 uporabljal letališče, in ker je do leta 2006 ohranila več kot 95-odstotni obseg potniškega prometa, so bili rezultati preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002, ki je temeljila na seznamu letaliških pristojbin iz leta 2001 in s katero je bila uvedena dodatna podpora za trženje, uporabljeni kot referenčno merilo. Komisija je na podlagi predloženih informacij dvomila, da je bil seznam letaliških pristojbin iz leta 2001 v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(118) Komisija je menila, da je bil ukrep selektiven, saj je seznam letaliških pristojbin iz leta 2001 koristil samo letalskim prevoznikom, ki so uporabljali letališče Frankfurt Hahn, ter da je izkrivljal ali bi lahko izkrivljal konkurenco in vplival na trgovino med državami članicami.

(119) Komisija je zato v zvezi s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2001 sprejela predhodno stališče, da bi lahko pomenil državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Poleg tega Komisija ni našla pravne podlage za razglasitev take trajne pomoči za tekoče poslovanje za letalskega prevoznika za združljivo z notranjim trgom.

4.2.3 UKREP 9: POGODBA Z DRUŽBO RYANAIR IZ LETA 2002

(120) Komisija je v zvezi z vprašanjem državnih sredstev smiselno uporabila enako sklepanje kot za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999, obravnavano v oddelku 4.2.1 (uvodna izjava 110 in naslednje). Kar zadeva pripisljivost ukrepa, je pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002 formalno odobril nadzorni odbor družbe FFHG, v katerem prevladujejo člani, ki jih imenujejo javni organi. Zato je Komisija sprejela predhodno stališče, da je mogoče pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002 pripisati Nemčiji.

(121) Komisija je poleg tega dvomila, da bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu sklenil pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002. V zvezi s tem je dvomila o izračunu, ki ga je predložila Nemčija. Poleg tega je izrazila dvome v zvezi z izračunom stroškov, saj so stroški splošne letališke infrastrukture in splošnega upravljanja letališča, ki jih je predložila Nemčija, temeljili na dodatnih stroških, in ne na povprečnih stroških. Prav tako je bila višina letaliških pristojbin zamrznjena do 30. aprila 2004, potem pa bi jo bilo treba prilagoditi glede na nemški indeks cen življenjskih potrebščin, samo če bi se ta indeks povišal za več kot […] % v primerjavi s predhodnim letom.

(122) Komisija je v zvezi s selektivnostjo, izkrivljanjem konkurence in vplivom na trgovino smiselno uporabila enako sklepanje kot za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999, obravnavano v oddelku 4.2.1 (uvodna izjava 110 in naslednje).

(123) Komisija je zato sprejela predhodno stališče, da bi lahko pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002 pomenila državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Poleg tega ni našla pravne podlage za razglasitev take trajne pomoči za tekoče poslovanje za letalskega prevoznika za združljivo z notranjim trgom.

4.2.4 UKREP 10: POGODBA Z DRUŽBO RYANAIR IZ LETA 2005

(124) Komisija je v zvezi z vprašanjem državnih sredstev smiselno uporabila enako sklepanje kot za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999, obravnavano v oddelku 4.2.1 (uvodna izjava 110 in naslednje). V zvezi z vprašanjem, ali je obstajala gospodarska prednost, je izrazila dvome glede preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je predložila Nemčija, saj ni bilo dovolj informacij, da bi bilo mogoče preveriti izračune, in ker naložbe, ki jih je spodbudilo naraščajoče število potnikov, sploh niso bile upoštevane ali pripisane družbi Ryanair.

(125) Komisija je nadalje navedla, da se je sicer pogodba z družbo Ryanair iz leta 2005 razlikovala od pogodb z družbo Ryanair iz let 1999 in 2002, ker je bil z njo uveden nekakšen sistem pogodbene kazni, če družba Ryanair ne bi ustvarila pogodbeno določenega števila potnikov, vendar dvomi, da so bile te kazni učinkovite.

(126) Komisija je v zvezi s selektivnostjo, izkrivljanjem konkurence in vplivom na trgovino smiselno uporabila enako sklepanje kot za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999, obravnavano v oddelku 4.2.1 (uvodna izjava 110 in naslednje).

(127) Komisija je ugotovila, da tudi pogodba z družbo Ryanair iz leta 2005 pomeni državno pomoč v smislu člena 107 (1) Pogodbe. Komisija ni našla pravne podlage za razglasitev take trajne pomoči za tekoče poslovanje za letalskega prevoznika za združljivo z notranjim trgom.

4.2.5 UKREP 11: SEZNAM LETALIŠKIH PRISTOJBIN IZ LETA 2006

(128) V zvezi s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2006 je Nemčija Komisiji le delno zagotovila ekonomsko utemeljitev v obliki preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2008 navedla, da zaradi nepopolnih informacij ne more preveriti, ali je ekonomija obsega upravičevala razlikovanje v potniških pristojbinah, kot je trdila Nemčija. Poleg tega so ekonomske utemeljitve, navedene za seznam letaliških pristojbin iz leta 2006, pustile več vprašanj odprtih, na primer kateri stroški so vključeni v kritje stroškov in zakaj podpora za trženje ni bila vključena v ekonomsko utemeljitev seznama.

(129) Komisija je menila, da je bil ukrep selektiven, saj je seznam letaliških pristojbin iz leta 2006 koristil samo letalskim prevoznikom, ki so uporabljali letališče Frankfurt Hahn, ter da je zadevni ukrep izkrivljal ali bi lahko izkrivljal konkurenco in vplival na trgovino med državami članicami.

(130) Komisija je zato v zvezi s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2006 sprejela predhodno stališče, da bi lahko pomenil državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Poleg tega ni našla pravne podlage za razglasitev take trajne pomoči za tekoče poslovanje za letalskega prevoznika za združljivo z notranjim trgom.

5. **PRIPOMBE NEMČIJE**

(131) Nemčija je med postopkom predložila obširne pripombe in ekonomsko analizo.

5.1 *SPLOŠNE PRIPOMBE*

(132) Nemčija je v svojih pripombah najprej predstavila nekatere splošne osnovne razmisleke v zvezi z letališčem Frankfurt Hahn. Vztrajala je pri dejstvu, da je bil projekt letališča Frankfurt Hahn namenjen temu, da bi to takoj po preoblikovanju postalo donosna zasebna družba. Zato se je strateško vključila družba Fraport, da bi zagotovila

dolgoročno donosnost letališča. Po navedbah Nemčije je letališče Frankfurt Hahn prvo v Evropi uporabilo poslovni model nizkocenovnih prevoznikov, bistveno poenostavljeno infrastrukturo in nizke stroške kapitala. Vendar je trdila, da je za dosego pozitivnih rezultatov poslovanja pri takem infrastrukturnem projektu potrebnih približno 20 let. Poudarila je, da je letališče Frankfurt Hahn pozitiven rezultat pri EBITDA prvič doseglo leta 2006, torej že osem let po vstopu na trg, kar naj bi dokazovalo njegovo ekonomsko upravičenost. Po navedbah Nemčije je bilo letališče Frankfurt Hahn najhitreje rastoče letališče v Nemčiji.

(133) Nemčija poleg tega meni, da so bili ukrepi v zvezi z letališčem Frankfurt Hahn sprejeti izključno v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Po njenih navedbah bi bila vsaka prednost izključena, če bi zasebno podjetje enake velikosti in v podobnem položaju prav tako izvedlo financiranje na podlagi poslovne logike. Trdila je, da bi morala Komisija oceniti samo, ali je zadevni ukrep mogoče poslovno upravičiti, ne pa, ali bo nedvomno uspešen. Sklicevala se je tudi na načelo enakosti javnih in zasebnih podjetij, na podlagi katerega se sredstva, ki jih država ponudi podjetju v skladu s tržnimi pogoji, ne štejejo za državno pomoč. Vsekakor so bili po mnenju Nemčije vsi ukrepi za letališče Frankfurt Hahn odobreni v skladu s tržnimi pogoji; to naj bi dokazovali preskusi udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki jih je predložila Nemčija. Nemčija je nato podrobneje pojasnila te splošne pripombe v zvezi z zadevnimi ukrepi, ocenjenimi v sklepu o začetku postopka iz leta 2008.

5.2 *DOMNEVNA DRŽAVNA POMOČ, DODELJENA DRUŽBI FFHG*

5.2.1 UKREP 1: POGODBA O PRENOSU DOBIČKA IN IZGUBE IZ LETA 2001

(134) Nemčija je trdila, da se pravila o državni pomoči za pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 ne uporabljajo, ker je bila sklenjena avgusta 1999, tj. pred sodbo Sodišča v zadevi Aéroports de Paris ([28]) z dne 24. oktobra 2002. Navedla je, da je sodba na prvi stopnji, ki jo je izdalo Splošno sodišče, postala dokončna šele po tem, ko je bila izdana sodba Sodišča, in šele, ko je bilo pojasnjeno, da se letališča štejejo za podjetja in torej spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči. Ta pristop je bil pozneje potrjen v sodbi Leipzig-Halle ([29]).

(135) Nemčija je poleg tega navedla, da državna sredstva niso bila uporabljena. V zvezi s tem je pojasnila, da izgube, ki jih je prevzela družba Fraport, niso bremenile proračuna države. Poleg tega je trdila, da odločitev, ki jih je sprejela družba Fraport, ni bilo mogoče pripisati Nemčiji, saj javni delničarji niso mogli izvajati odločilnega vpliva. V zvezi s tem je poudarila, da bi bilo treba v vsakem posameznem primeru preveriti, ali je sredstva družbe dejansko nadzorovala država. Po mnenju Nemčije dejstvo, da je bila večina delničarjev javnih, ne zadostuje za sklepanje, da pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 vključuje državna sredstva.

(136) Po navedbah Nemčije delničarji v primeru nemške delniške družbe, tj. *Aktiengesellschaft,* kot je družba Fraport, ne morejo določati ravnanja upravnega odbora. Po njenem mnenju je družba Fraport neodvisna delniška družba, uvrščena na borzo, javni regionalni organi pa ne izvajajo stalnega nadzora nad njenimi sredstvi. Nemčija je pojasnila, da ima v skladu s členom 76 *Aktiengesetz* (nemški zakon o delniških družbah, v nadaljnjem besedilu: AktG) upravni odbor široka pooblastila za odločanje, neodvisno od delničarjev. Trdila je, da je Sodišče v zadevah Stadtwerke Brixen AG ([30]) in Carbotermo ([31]) že priznalo naravo nemške delniške družbe, katere delnice kotirajo na borzi, in precejšnjo neodvisnost njenega upravnega odbora od njenih delničarjev. V skladu s tem javni organi niso mogli nadzorovati vsakodnevnega poslovanja družbe Fraport.

(137) Nemčija je v zvezi s tem pojasnila, da ni bila družba Fraport nikakor vključena v strukture javne uprave, da za svoja dejanja ni odgovarjala Nemčiji in da ni bila nikakor podrejena javni upravi. Čeprav je priznala, da so bili

([28]) Zadeva T-128/98, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929, potrjena s sodbo v zadevi C-82/01 P, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-9297.

([29]) Združeni zadevi T-443/08 in T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig Halle GmbH proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: sodba Leipzig/Halle), ZOdl. 2011, str. II-1311, zlasti točki 93 in 94; potrjena s sodbo v zadevi C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen in Flughafen Leipzig/Halle proti Komisiji, 2012, še neobjavljena.

([30]) Zadeva C-458/03, Stadtwerke Brixen AG, ZOdl. 2005, str. I-8585, točka 67.

([31]) Zadeva C-340/04, Carbotermo, ZOdl. 2006, str. I-4137, točka 36 in naslednje.

javni delničarji vključeni v odločanje na generalni skupščini delničarjev, na kateri je bilo odločeno o pogodbi o prenosu dobička in izgube iz leta 2001, je trdila, da to ne pomeni, da so javni delničarji kaj več kot zgolj uresničevali zakonite pravice in obveznosti, ki jih imajo kot delničarji.

(138) Nemčija je poleg tega navedla, da s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 družbi FFHG ni bila dodeljena nikakršna prednost. Pri tem se je sklicevala na preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je opravila družba PwC, ki je menila, da bi tudi vsak vlagatelj v tržnem gospodarstvu sklenil navedeno pogodbo. Navedla je tudi, da so bili tveganja in koristi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 enakomerno porazdeljeni ter da je bila smiselna tudi z vidika davčne zakonodaje. Na splošno je Nemčija pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 predstavila kot popolnoma običajen ukrep v skupini podjetij za izvajanje globalne ali sektorske strukturne politike.

5.2.2 UKREP 2: POVEČANJE KAPITALA IZ LETA 2001

(139) Nemčija je pojasnila, da je bilo povečanje kapitala iz leta 2001 nujno, saj bi zunanje financiranje naložb v infrastrukturo družbe FFHG kratkoročno preveč obremenilo njene letne rezultate.

(140) Nemčija je navedla, da je o povečanju kapitala iz leta 2001 nadzorni odbor družbe FFHG odločil 14. decembra 2001 in da je to privedlo do spremembe statuta družbe FFHG 9. januarja 2002. Nemčija je torej oporekala temu, da se za navedeni ukrep uporabljajo pravila o državni pomoči, in se sklicevala tudi na svoje sklepanje v zvezi s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 (glej uvodno izjavo 134).

(141) Nemčija je poleg tega trdila, da sredstva, ki jih je vložila družba Fraport (19,7 milijona EUR od 27 milijonov EUR), niso bila državna sredstva, saj država ni imela nadzora nad družbo Fraport. V zvezi s tem se je sklicevala na svoje utemeljevanje v zvezi z državnimi sredstvi pri pogodbi o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 (glej uvodno izjavo 136). Poleg tega je navedla, da povečanja kapitala tudi ni mogoče pripisati Nemčiji, in se sklicevala na svoja pojasnila glede pripisljivosti v zvezi s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 (glej uvodno izjavo 134). Dodala je, da odobritev povečanja kapitala iz leta 2001 s strani delničarjev družbe FFHG ne more biti odločilen dejavnik za to, da se pripiše državi. Po njenem mnenju je treba državi pripisati ravnanje podjetja, ki je dodelilo morebitno pomoč, in ne ravnanja podjetja, ki je pomoč prejelo. Ker je bila družba FFHG podjetje, ki je prejelo pomoč, njena odobritev povečanja kapitala ne pomeni, da je odobritev pomoči mogoče pripisati Nemčiji. Po mnenju Nemčije kot znak pripisljivosti tudi ni mogoče razumeti odobritve nadzornega odbora družbe Fraport, saj je takrat nadzorni odbor že sestavljalo enako število predstavnikov zaposlenih in delničarjev s pravico soodločanja, kar pomeni, da je bilo deset predstavnikov zaposlenih in deset predstavnikov delničarjev.

(142) Nemčija je tudi trdila, da s povečanjem kapitala iz leta 2001 družbi FFHG ni bila dodeljena nikakršna prednost. Družba Fraport in zvezna dežela Porenje – Pfalška sta ravnali, kot bi v takem primeru ravnal vsak vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

(143) Nemčija se ni strinjala z dvomi, ki jih je Komisija izrazila v zvezi s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu glede odločitve družbe Fraport o povečanju kapitala iz leta 2001. Komisiji je predložila vse dodatno zahtevane interne dokumente. Po navedbah Nemčije je odločitev za povečanje kapitala, ki jo je družba Fraport sprejela leta 2001, temeljila tudi na oceni ukrepa, ki jo je izvedla skupina BCG, in dveh splošnih študijah o razvoju zračnega prometa, ki ju je naročila družba Fraport. Nemčija je poudarila, da je družba Fraport povečala kapital, saj je bilo v oceni skupine BCG navedeno, da letališče Frankfurt Hahn ne bo moglo postati donosno brez nadaljnjih gradbenih in infrastrukturnih ukrepov. V preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu so bili upoštevani vsi navedeni dokumenti.

(144) Nemčija je po dvomih, ki jih je Komisija izrazila v zvezi s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je opravila družba PwC, predložila drugo, dodatno oceno za dopolnitev in izpopolnitev prvega preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki jo je izvedla družba PwC. V tej izpopolnjeni oceni je bilo ugotovljeno enako kot v prvi: da je preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu uspešno opravljen. Nemčija je zavrnila dvome Komisije, da družba PwC ni ocenila umika družbe Fraport in da je bilo torej brez poznavanja stroškov umika nemogoče preveriti, ali je družba Fraport ravnala kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Trdila je, da stroški umika v oceni

niso bili pomembni. Poudarila je tudi, da je družba Fraport razmišljala o umiku, vendar da to v naslednjih petih letih ni bilo mogoče zaradi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2001. Poleg tega je ocena, ki jo je izvedla družba PwC, pokazala, da bo imela naložba dolgoročno pozitivne rezultate za družbo Fraport.

(145) Nemčija je po sklepu o začetku postopka iz leta 2008 predložila preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu tudi v zvezi z ravnanjem zvezne dežele Porenje – Pfalška in njeno odločitvijo, da k povečanju kapitala družbe FFHG prispeva 7,3 milijona EUR. Glede na oceno, ki jo je prav tako opravila družba PwC, je zvezna dežela Porenje – Pfalška ravnala kot udeleženec v tržnem gospodarstvu, saj so bili naložbeni ukrepi, o katerih je bilo odločeno leta 2001, nujni, tako da je bilo mogoče povečanje kapitala poslovno upravičiti.

5.2.3 UKREP 3: POVEČANJE KAPITALA IZ LETA 2004

(146) Nemčija je trdila, da se pravila o državni pomoči tudi po sodbi Aéroports de Paris ne uporabljajo za povečanje kapitala iz leta 2004. Po navedbah Nemčije so takrat veljale smernice za letalski sektor iz leta 1994, na podlagi katerih pa se pravila o državni pomoči niso nanašala na infrastrukturne ukrepe na letališčih.

(147) Nemčija je trdila, da je bilo v nasprotju z opisom Komisije v sklepu o začetku postopka iz leta 2008 povečanje kapitala iz leta 2004 dogovorjeno 30. marca 2005, v sodni register pa vpisano 19. maja 2005. Poleg tega osnovni dogovor o tem povečanju kapitala sega v leto 2002. Nemčija je pojasnila, da je bila v tem dogovoru predvidena vzpostavitev letališkega sistema med letališčema Frankfurt na Majni in Frankfurt Hahn na podlagi Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92 ([32]). Po mnenju Nemčije bi bilo treba povečanje kapitala iz leta 2004 oceniti na podlagi teh okoliščin.

(148) Nemčija je poudarila, da so glede na preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je predložila družba PwC in ki je bil podprt z dodatnimi ocenami, izvedenimi po sklepu o začetku postopka iz leta 2008, družba Fraport, zvezna dežela Porenje – Pfalška in zvezna dežela Hessen pri povečanju kapitala iz leta 2004 ravnale kot vlagatelji v tržnem gospodarstvu. Nemčija se je v zvezi z utemeljitvami za družbo Fraport sklicevala na svoje argumente v zvezi s povečanjem kapitala iz leta 2001 (glej uvodno izjavo 140 in naslednje). Kot navaja Nemčija, je družba PwC v prvem in dodatnem preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu ugotovila, da je bilo treba za povečanje kapitala iz leta 2004 in tudi sklenitev nove pogodbe o prenosu dobička in izgube šteti, da sta bila takrat kvalitativno in kvantitativno ugodna za družbo Fraport. Po mnenju Nemčije je bilo to utemeljeno z ugotovitvijo družbe PwC, da je bila donosnost vloženega kapitala (v nadaljnjem besedilu: ROIC) ob naložbi v družbo FFHG nad alternativno donosnostjo enakovredne kapitalske naložbe.

(149) Nemčija je v zvezi z zvezno deželo Porenje – Pfalška opozorila na ugotovitev družbe PwC, da je tudi zvezna dežela ravnala kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu, saj je bil ROIC za zvezno deželo podobno kot za družbo Fraport nad primerljivo alternativno naložbo.

(150) V zvezi z ravnanjem zvezne dežele Hessen je trdila, da je bil po mnenju te dežele nadaljnji razvoj letališča Frankfurt Hahn nujen zaradi omejenih možnosti rasti letališča Frankfurt na Majni, ki so med drugim izhajale iz prepovedi nočnih letov. V nasprotnem primeru bi lahko letališče Frankfurt na Majni naletelo na resne gospodarske posledice. Nemčija je poudarila, da je bil ta razvoj nujen, da bi se v celoti izkoristile obstoječe priložnosti za rast v okviru dovoljenja letališča Frankfurt Hahn za 24-urno obratovanje v povezavi s predvideno uvedbo letališkega sistema med letališčema Frankfurt na Majni in Frankfurt Hahn. Po mnenju Nemčije je bila torej vključitev zvezne dežele Hessen v povečanje kapitala neizogibna.

5.2.4 UKREP 4: POGODBA O PRENOSU DOBIČKA IN IZGUBE IZ LETA 2004

(151) Nemčija je navedla, da je mogoče pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 razumeti le ob upoštevanju povečanja kapitala in sprememb v strukturi delničarjev leta 2004, zlasti ker sta zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen prerazporeditev delnic družbe FFHG pogojevali s sklenitvijo pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 med družbama Fraport in FFHG do leta 2014.

([32]) Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti (UL L 240, 24.8.1992, str. 8).

(152) Nemčija se je sklicevala na svoje argumente v zvezi s povečanjem kapitala iz leta 2004 in trdila, da se pravila o državni pomoči ne uporabljajo niti za pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 (glej uvodno izjavo 146 in naslednje).

(153) V zvezi z vključenostjo državnih sredstev se je Nemčija sklicevala na svoja pojasnila v zvezi s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 (glej uvodno izjavo 134 in naslednje). Po njenem mnenju torej sredstva družbe Fraport niso bila državna sredstva, saj družba Fraport ni bila pod nadzorom države.

(154) Nemčija je tudi trdila, da je bila za odobritev odločitve o pogodbi o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 potrebna 75-odstotna večina, javni delničarji pa so imeli samo približno 70 % delnic in torej dejansko niso mogli nadzorovati odločitev družbe Fraport. Poleg tega je bilo preostalih 30 % delnic družbe Fraport razpršenih. Odločitev je bila sprejeta z 99,992 % pozitivnih glasov, tako da so tudi vlagatelji v tržnem gospodarstvu glasovali za pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2004.

(155) Glede obstoja gospodarske prednosti se je Nemčija znova sklicevala na pojasnila v zvezi s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 (glej uvodno izjavo 137), v skladu s katerimi je razdelitev dobička in izgube popolnoma običajen ukrep v skupini podjetij. Poleg tega bi po mnenju družbe PwC vsak vlagatelj v tržnem gospodarstvu sprejel enako odločitev o sklenitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2004, saj je bilo tedaj dobiček pričakovati od leta 2008/2009 dalje. Nemčija je nadalje navedla, da je družba PwC na podlagi dvomov, ki jih je izrazila Komisija, navedene ukrepe znova preskusila v dodatni oceni s kvalitativnimi izračuni in ugotovila enako.

(156) Nemčija je nadalje trdila, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 pogoj za povečanje kapitala iz leta 2004 in da je bilo glede na pričakovani pozitivni razvoj od leta 2008/2009 v interesu družbe Fraport, da pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 sklene za najmanj pet let. Pojasnila je tudi, da bi lahko družba Fraport vzela celotni dobiček družbe FFHG do najmanj 31. decembra 2024, obenem pa bi lahko v nasprotnem scenariju odpovedala pogodbo do 31. decembra 2010. Nemčija je torej trdila, da bi lahko družba Fraport 100-odstotno izkoristila pogodbo in usmerjala vsakodnevno poslovanje družbe FFHG, čeprav je imela samo 65 % njenih delnic. Menila je tudi, da preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu podpira dejstvo, da so odločitev odobrili tudi zasebni vlagatelji, ki so takrat predstavljali 30 % delničarjev družbe Fraport.

5.2.5 UKREP 5: NADOMESTILO DRUŽBI FFHG ZA VARNOSTNE PREGLEDE

(157) Nemčija je v zvezi s tem navedla, da ukrep ni vključeval državnih sredstev. Sklicevala se je na sodbo Sodišča Preussen-Elektra ([33]) in navedla, da lahko državna pomoč obstaja le, če plačila izvaja javni ali zasebni organ, ki ga imenuje ali ustanovi država. Nadalje je pojasnila, da so pristojbine za varnostne preglede plačevali letalski prevozniki zvezni deželi Porenje – Pfalška, ta pa jih je samo prenesla na družbo FFHG kot nadomestilo za varnostne preglede, ki jih je zadnja izvajala v imenu zvezne dežele. Po mnenju Nemčije torej v tem smislu pristojbine niso nikoli postale del sredstev zvezne dežele.

(158) Nemčija je pojasnila, da je v skladu s členom 5 *Luftsicherheitsgesetz* (zakon o varnosti v zračnem prometu) država tista, ki preverja potnike in njihovo prtljago, da bi zagotovila varnost v zračnem prometu in preprečila teroristične napade. Nadalje je navedla, da organi za to dejavnost letalskim prevoznikom zaračunavajo pristojbine na potnika. Navedla je, da je višina varnostne pristojbine odvisna od posameznih okoliščin letališča, na potnika pa znaša od 2 do 10 EUR. Na letališču Frankfurt Hahn znaša 4,35 EUR in je torej v primerjavi z drugimi letališči ustrezna.

(159) Organi lahko to nalogo zagotavljanja varnosti prenesejo tudi na upravljavca letališča, kar se je zgodilo v tem primeru, v katerem varnostne preglede izvaja družba FFHG, ki je to nalogo nadalje zaupala zunanji družbi za varovanje.

([33]) Zadeva C-379/98, Preussen-Elektra, Recueil 2001, str. I-2099, točka 58.

(160) Nemčija je poleg tega navedla, da varnostni pregledi spadajo na področje javne politike in ne pomenijo gospodarske dejavnosti.

(161) Nemčija se pri tem strinja z mnenjem Komisije, da ne bi smelo biti čezmernega nadomestila za storitve, ki jih opravlja družba FFHG. Vendar je poudarila, da družba FFHG ni prejela čezmernega nadomestila, ker mora nositi vse stroške varnostnih pregledov.

5.2.6 UKREP 6: NEPOSREDNA NEPOVRATNA SREDSTVA ZVEZNE DEŽELE PORENJE – PFALŠKA

(162) Nemčija je pojasnila, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška med letoma 2001 in 2004 izvedla naslednja plačila družbi FFHG. Prvič, zvezna dežela Porenje – Pfalška je družbo FFHG podprla pri nekaterih njenih infrastrukturnih naložbah in ji za to v letu 2001 dodelila […] EUR nepovratnih sredstev. Po navedbah Nemčije so ta nepovratna sredstva temeljila na odločitvah, ki so bile sprejete že v letih 1999 in 2000. Nemčija je trdila, da se takrat, ko so bile navedene odločitve sprejete, pravila o državni pomoči niso uporabljala za letališča kot podjetja v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(163) Drugič, Nemčija je navedla, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška delno prevzela financiranje stroškov osebja za varnostne preglede v letih 2001 (60 % skupnih stroškov), 2002 (50 %), 2003 (40 %) in 2004 (30 %).

(164) Tretjič, Nemčija je priznala, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška sofinancirala dve znanstveni študiji, ki ju je naročila družba FFHG, vendar sta bili po mnenju Nemčije večinoma v splošnem javnem interesu. Nemčija je navedla, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška subvencionirala 90 % stroškov prve študije o regionalnih ekonomskih učinkih letališča Frankfurt Hahn in 70 % stroškov druge študije o možnostih razvoja zračnega tovornega prometa. Trdila je, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška ta sredstva zagotovila le zaradi svojega interesa za študiji in da bi ju prav tako lahko naročila sama. Nemčija ni razumela, kako bi bila lahko s tem delnim financiranjem družbi FFHG dodeljena kakršna koli prednost, ker sta bili študiji v javnem interesu, niti kako bi lahko to financiranje izkrivljalo konkurenco. Ker sta bili navedeni študiji v interesu družbe FFHG, je tudi družba FFHG finančno prispevala k njima.

5.3 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ, KI JO JE DRUŽBA FFHG ODOBRILA DRUŽBI RYANAIR IN VSEM DRUGIM LETALSKIM PREVOZNIKOM ZA PREVOZ POTNIKOV*

5.3.1 UKREP 7: POGODBA Z DRUŽBO RYANAIR IZ LETA 1999

(165) Nemčija je v zvezi s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999 na splošno pripomnila, da je letališče Frankfurt Hahn od začetka gradilo samo zelo osnovno infrastrukturo, tako da bi bilo to letališče lahko stroškovno učinkovit in inovativen partner za nizkocenovne letalske prevoznike. Po navedbah Nemčije so tudi na drugih evropskih letališčih tako imenovane „stabilne stranke“ naravni spodbujevalci začetnega razvoja letališča. Za letališče Frankfurt Hahn je bila taka stranka, s pomočjo katere bi se lahko uveljavilo na trgu, družba Ryanair.

(166) Nemčija je trdila, da je bil ob sklenitvi prve pogodbe z družbo Ryanair koncept letališča z nizkocenovnimi letalskimi prevozniki še vedno v povojih. S to pogodbo je bila torej družbi Ryanair dana spodbuda, da začne leteti na malo obiskano letališče Frankfurt Hahn. Nemčija je navedla, da je letališče Frankfurt Hahn zaradi pridobitve tako velikega letalskega prevoznika sklenilo še več pogodb z letalskimi prevozniki („načelo sledenja“). Na podlagi tako imenovanega učinka domin je to navsezadnje privedlo tudi do povečanja dobička za neletalski sektor.

(167) Nemčija je trdila, da so imeli letalski prevozniki, kot je Ryanair, zaradi te dinamike veliko pogajalsko moč, ker so takrat z družbo Ryanair poskušala skleniti pogodbo številna druga majhna regionalna letališča.

(168) Nemčija je poleg tega navedla, da s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999 niso bila dodeljena državna sredstva. Trdila je tudi, da ni bil letalski prevoznik na podlagi pogodbenega razmerja med upravljavcem letališča in letalskim prevoznikom deležen nikakršne prednosti. Po mnenju Nemčije je treba odgovornost za sklenitev te pogodbe pripisati izključno upravnemu odboru, saj je bila sklenitev pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999 del vsakodnevnega poslovanja, nadzorni odbor pa ni v zvezi s tem sprejel nobene odločitve. Po njenem mnenju

Komisija za sklenitev pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999 ne more šteti, da jo je mogoče pripisati Nemčiji, ker nadzorni odbor ni storil ničesar, da bi jo preprečil. Po navedbah Nemčije taka dejanja niso del odgovornosti in nalog nadzornega odbora. Prav tako bi merila, ki jih je Sodišče navedlo v sodbi Stardust Marine, postala nesmiselna, če bi dejstvo, da nadzorni organ družbe v javni lasti *ni* ukrepal, zadostovalo za ugotovitev, da je treba ukrep pripisati državi. Po mnenju Nemčije torej pogodbe nikakor ni bilo mogoče pripisati državi.

(169) Nemčija je poleg tega trdila, da ni bila s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999 družbi Ryanair dodeljena nikakršna prednost, saj bi tako pogodbo sklenil vsak vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Zlasti je poudarila, da ta pogodba v nasprotju s trditvami Komisije v sklepu o začetku postopka iz leta 2008 ni povzročila izgub, ampak je privedla do ogromnih prihodkov, ki so daleč presegali nastale stroške.

(170) Nemčija je v zvezi s tem poudarila, da je letališče Frankfurt Hahn uporabljalo „pristop enojnega obračunavanja“, v skladu s katerim se prihodki iz letalskih in neletalskih dejavnosti stekajo v enotna združena sredstva („enojno obračunavanje“). Po njenem mnenju je torej treba upoštevati prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti, ki jih na letališču ustvarijo letalski prevozniki in njihovi potniki. Kot je Nemčija že navedla, je družba PwC ugotovila, da bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu z dolgoročno strategijo podpisal pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999, zlasti ob upoštevanju položaja letališča Frankfurt Hahn v letu 1999. Po njenih navedbah se je to takrat spopadalo z visokimi fiksnimi stroški vzdrževanja zračne in zemeljske infrastrukture, medtem ko so bile zmogljivosti letališča slabo izkoriščene. Tako je bila po trditvah Nemčije možnost, da se ustvari dodaten obseg potniškega prometa, priložnost, da se omejijo izgube in pridobijo stranke s potencialom rasti.

(171) Nemčija meni, da stroški, o katerih je bilo odločeno pred sklenitvijo pogodbe, kot so stroški za splošno letališko infrastrukturo in splošno upravljanje letališča (drugače rečeno, stroški, ki so nastali neodvisno od pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999), ne bi smeli biti vključeni v analizo donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999, družba PwC pa to mnenje Nemčije podpira. Nemčija je trdila zlasti, da bi lahko stranke letališča delno nosile stroške infrastrukturnih ukrepov, samo če bi letališče imelo vzpostavljeno mrežo strank, letališče Frankfurt Hahn pa je ni imelo.

(172) Poleg tega je Nemčija trdila, da če bi se upoštevali dejanski stroški izgradnje novega terminala, bi se lahko upošteval največ predvideni obseg potniškega prometa, ki bi ga ustvarila družba Ryanair. Nemčija je menila, da bi bila tedaj ustrezna amortizacijska doba 25 let, kar bi pomenilo amortizacijo v višini […] EUR na leto. Tudi če bi amortizacijska doba trajala 15 let, kot je predlagala Komisija, bi to po mnenju Nemčije pomenilo amortizacijo v višini […] EUR na leto, tako da bi bila skupna analiza praga pokritja stroškov še vedno pozitivna. Nemčija je torej ob upoštevanju časa za začetek delovanja letališča Frankfurt Hahn menila, da bi to zadostovalo za to, da bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu sklenil pogodbo.

5.3.2 UKREP 8: SEZNAM LETALIŠKIH PRISTOJBIN IZ LETA 2001

(173) Po mnenju Nemčije seznama letaliških pristojbin iz leta 2001 ni mogoče šteti za državno pomoč. Nemčija je trdila, da državna sredstva niso bila dodeljena, in se je v zvezi s tem sklicevala na svoja pojasnila v zvezi s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999 (glej oddelek 5.3.1 in zlasti uvodno izjavo 167). Navedla je, da so bili s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2001 za družbo FFHG ustvarjeni prihodki in da ni bilo nujno ali mogoče, da bi seznam letaliških pristojbin omogočil kritje vseh stroškov, nastalih družbi FFHG. Za tak rezultat je bilo treba po navedbah Nemčije na podlagi pristopa enojnega obračunavanja upoštevati tudi prihodke iz neletalskega sektorja (glej uvodno izjavo 169).

(174) Nemčija je poleg tega oporekala temu, da je bilo treba ukrep pripisati državi, ker je letališke pristojbine odobrilo ministrstvo za promet zvezne dežele Porenje – Pfalška. Ta odobritev ni pomenila gospodarske ali politične odvisnosti, ampak je bila preprosto regulativna formalnost, ki se zahteva z nemško zakonodajo in ki jo mora v skladu z njo izpolniti vsako letališče ne glede na to, ali je v javni lasti ali ne. Namen te zakonodaje je zaščititi letalske prevoznike pred tem, da bi letališče zlorabilo monopolno moč za določitev cen za svojo uporabo.

(175) Nemčija je poleg tega trdila, da ni bila s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2001 letališču Frankfurt Hahn dodeljena nikakršna prednost. Strinjala se je s Komisijo, da se lahko rezultati preskusa zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002, ki je temeljila na seznamu letaliških pristojbin iz leta 2001 in s katero je bila uvedena dodatna podpora za trženje, uporabijo kot referenčno merilo. Na tej podlagi je Nemčija trdila, da je preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002 pozitiven, zato za seznam letaliških pristojbin iz leta 2001 ne more veljati drug rezultat. Glede dvomov, ki jih je v zvezi s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu izrazila Komisija, se je sklicevala na svoje utemeljevanje v zvezi s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002 (glej uvodno izjavo 178 in naslednje).

(176) Nemčija se poleg tega izrecno ni strinjala s Komisijo glede ocene v zvezi s selektivnostjo seznama letaliških pristojbin iz leta 2001. Trdila je, da je bil seznam letaliških pristojbin iz leta 2001 splošen in se je uporabljal za vse letalske prevoznike, ki so uporabljali letališče, ter da torej ni mogel biti selektiven ali specifičen. Po navedbah Nemčije seznam letaliških pristojbin iz leta 2001 ni vključeval razlikovanj, na podlagi katerih bi en letalski prevoznik pridobil prednost pred drugim, vseboval pa ni niti sistema popustov. Nemčija je zato menila, da ni bila nobenemu letalskemu prevozniku dodeljena selektivna prednost.

(177) Nazadnje, Nemčija je v zvezi s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2001 trdila, da je bil v skladu s trgu primernim ravnanjem in da kot tak ni mogel izkrivljati konkurence med letališči ali konkurence na notranjem trgu.

5.3.3 UKREP 9: POGODBA Z DRUŽBO RYANAIR IZ LETA 2002

(178) Nemčija je v nasprotju s sklepom o začetku postopka iz leta 2008 menila, da pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002 ni ustvarila izgub, ampak je družbi FFHG zagotovila vir prihodkov. V zvezi z vprašanjem pripisljivosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002 in uporabe državnih sredstev se je sklicevala na svoja pojasnila v zvezi s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999 (glej uvodno izjavo 167 in naslednje). Dodala je tudi, da so bile leta 2002 ob sklenitvi pogodbe delnice družbe FFHG že večinoma v lasti družbe Fraport, katere sredstva niso državna sredstva in katere dejanj ni mogoče pripisati državi, kot je že poudarila v zvezi s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 (glej uvodno izjavo 134 in naslednje).

(179) Po navedbah Nemčije nadzornega odbora družbe FFHG, ki je odobril sklenitev pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002, ni obvladovala država. V zvezi s tem je trdila, da je predstavitev članov nadzornega odbora družbe FFHG v uvodni izjavi 18 sklepa o začetku postopka iz leta 2008 napačna. Navedla je, da je imela v skladu s statutom družbe FFHG družba Fraport šest predstavnikov, zvezna dežela Porenje – Pfalška pa osem, od katerih so bili trije predstavniki lokalnih organov. Vendar so imeli po navedbah Nemčije člani različno število glasov, večino glasov pa je vedno imela zasebna družba Fraport. To je bilo zaradi dejstva, da so imeli predstavniki družbe Fraport vsak po 12 glasov, medtem ko so imeli predstavniki zvezne dežele le vsak po 5 glasov, predstavniki lokalnih organov pa celo samo po en glas. Po navedbah Nemčije je imela torej družba Fraport 72 glasov, predstavniki zvezne dežele in lokalnih organov pa le 28. Ker nadzorni odbor odloča z navadno večino, po mnenju Nemčije pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002 ne bi bilo mogoče skleniti brez glasov družbe Fraport, zato sklenitve pogodbe ni mogoče pripisati državi.

(180) Nemčija je poleg tega zavrnila dvome Komisije glede dodelitve prednosti in preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je v zvezi s tem predložila družba PwC. Trdila je, da ocena o […] potnikih na let ni bila previsoka, saj se je že leta 2002 […] % letov družbe Ryanair opravljalo z zrakoplovom Boeing 737-800, povprečen koeficient zasedenosti teh letov pa je bil […] %, kar pomeni, da je bilo na zrakoplovu družbe Ryanair dejansko povprečno […] potnikov na let. Nemčija je zato menila, da je bila ocena o […] potnikih razumna in ni bila previsoka, zlasti ker je družba FFHG upoštevala, da bo družba Ryanair hitro prešla z zrakoplova Boeing 737-200 na Boeing 737-800.

(181) Kar zadeva dvome Komisije glede stroškov splošne letališke infrastrukture in splošnega upravljanja letališča, se je Nemčija sklicevala na svoje utemeljevanje v zvezi s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999 (glej uvodno izjavo 171 in naslednje). Kar zadeva selektivnost ukrepa, se je sklicevala tudi na svoje izjave v zvezi s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2001 (glej uvodno izjavo 176).

5.3.4 UKREP 10: POGODBA Z DRUŽBO RYANAIR IZ LETA 2005

(182) Nemčija se je v zvezi z vprašanjem državnih sredstev in pripisljivosti sklicevala na svoje izjave v zvezi s pogodbama z družbo Ryanair iz let 1999 in 2002 (glej uvodno izjavo 167 in naslednje ter uvodno izjavo 178 in naslednje). Poleg tega je navedla, da je bil nadzorni odbor družbe FFHG ob sklenitvi pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2005 sestavljen tako, da javni organi niso mogli odločilno vplivati na odločitev. Družba Fraport je takrat imela 156 glasov, zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen pa vsaka po 42. Nemčija je zato trdila, da država ni mogla odločilno vplivati, saj je imela le 84 glasov od 240.

(183) Nemčija je poleg tega menila, da ni bila s to pogodbo družbi Ryanair dodeljena nikakršna prednost. Navedla je, da so bili v nasprotju s trditvami Komisije v sklepu o začetku postopka iz leta 2008 družbi PwC zagotovljeni vsi ustrezni podatki, sicer ne bi mogla opraviti tega obsežnega, nepristranskega in neodvisnega preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu. Poleg tega je zavrnila dvome Komisije, da naložbe, ki jih je sprožila družba Ryanair, niso bile ustrezno pripisane. Navedla je, da je družba PwC opravila drugo, dodatno oceno, v kateri je pojasnila, da je bil večji del stroškov povezan z naložbami splošne narave, ki jih je letališče izvedlo neodvisno od storitev, zagotovljenih družbi Ryanair. Kolikor stroški nastanejo zaradi oskrbe potnikov družbe Ryanair, se ti po navedbah Nemčije pripišejo družbi Ryanair.

(184) Nemčija je tudi zavrnila dvome Komisije v zvezi z učinkovitostjo sistema kazni, ki je bil uveden v pogodbi z družbo Ryanair iz leta 2005. Navedla je, da se v tem sistemu kazni kaže trgu primerno ravnanje. Trdila je, da bi bile dodatne kazni poleg dogovorjenih nepotrebne in neustrezne, saj družba Ryanair ni imela izključnih pravic za uporabo letališča in je tudi prevzemala tveganje.

(185) Nemčija je poleg tega navedla, da pogodba ni bila selektiven ukrep, saj so dogovorjene letališke pristojbine temeljile na splošnem seznamu letaliških pristojbin iz leta 2006. Trdila je tudi, da izgube, nastale družbi FFHG, niso nastale zaradi pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2005, ampak zaradi nujnih naložb za letališče Frankfurt Hahn, medtem ko so se naložbe, ki jih je sprožila družba Ryanair, krile s prihodki, ustvarjenimi s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2005.

5.3.5 UKREP 11: SEZNAM LETALIŠKIH PRISTOJBIN IZ LETA 2006

(186) Nemčija je v zvezi s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2006 na splošno trdila, da so bile te letališke pristojbine pripravljene izključno na podlagi ekonomskih razmislekov ob upoštevanju poslovnega modela letališča Frankfurt Hahn kot letališča z nizkocenovnimi letalskimi prevozniki, tj. s pričakovanjem, da bodo stroški obratovanja kriti kratkoročno in da se bodo dolgoročno ustvarjale vzdržne stopnje dobička.

(187) Nemčija se je v zvezi z vprašanjema državnih sredstev in pripisljivosti sklicevala na svoje utemeljevanje v zvezi s pogodbami z družbo Ryanair iz let 1999, 2002 in 2005 (glej uvodno izjavo 167 in naslednje, uvodno izjavo 178 in naslednje ter uvodno izjavo 182 in naslednje) ter seznamom letaliških pristojbin iz leta 2001 (glej uvodno izjavo 173 in naslednje).

(188) Nemčija je trdila, da ni bila s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2006 družbi Ryanair dodeljena nikakršna prednost. Prvič, Nemčija je utemeljila različne potniške pristojbine, ki so bile oblikovane za spodbudo nizkocenovnim letalskim prevoznikom ob hkratnem pokrivanju stroškov poslovanja letališča. Trdila je, da je znižanje pristojbin glede na število potnikov običajen pristop na nacionalnih in mednarodnih letališčih, kot je Sodišče že priznalo. Če se odobrijo taka znižanja, ki temeljijo na številu potnikov, morajo biti upravičena na podlagi objektivnih in nediskriminacijskih merilih, in to je po navedbah Nemčije v primeru letališča Frankfurt Hahn veljalo. Ker je bil prag za pridobitev popustov zelo nizek, tj. 100 000 potnikov na leto, so ti popusti pomagali tudi manjšim letalskim prevoznikom.

(189) Drugič, Nemčija je trdila, da je ekonomska utemeljitev letaliških pristojbin temeljila na pristopu enojnega obračunavanja, pri čemer se je sklicevala na svoje izjave v zvezi s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999 (glej uvodno izjavo 169). Utemeljila je tudi razlikovanje glede na obračalni čas, krajši ali daljši od 30 minut, pri čemer je pojasnila, da je obračalni čas, daljši od 30 minut, dejansko dražji. Navedla je tudi, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu kljub temu, da letališke pristojbine niso pokrivale 100 % stroškov, vseeno izbral ta seznam pristojbin, saj kritja stroškov infrastrukture, kot je letališče, ni mogoče doseči tako hitro. Vendar je družba FFHG

pričakovala, da bo na podlagi seznama letaliških pristojbin iz leta 2006 ustvarjeno večje število potnikov in da se bodo do leta 2008 pokrivali vsi stroški. Glede na oceno, ki jo je za ta seznam letaliških pristojbin opravila družba PwC, je bilo to ob uvedbi letaliških pristojbin ekonomsko realno, kar je bilo potrjeno tudi z dodatno oceno družbe PwC.

(190) V zvezi s podporo za trženje, dodeljeno na podlagi seznama letaliških pristojbin iz leta 2006, je Nemčija trdila, da to dejansko ni sestavni del seznama. Trdila je tudi, da bi vsak vlagatelj v tržnem gospodarstvu letalskim prevoznikom dal na voljo enako podporo za trženje, saj so z odprtjem nove proge povezana velika ekonomska tveganja. Ta podpora je dodeljena izključno za nove proge, tj. proge, na katerih sploh ni bilo letov ali jih ni bilo v zadnjih 24 mesecih. Višina podpore je odvisna od števila odhajajočih potnikov, prepeljanih v enem letu. Na podlagi meril, kot so začasne proge, ki so na voljo na letališču Frankfurt Hahn, tedenske povezave in trajanje neprekinjenih letalskih operacij, je zagotovljeno, da podpora dejansko spodbuja razširitev mreže letov, ki jih ponujajo letalski prevozniki.

(191) Nemčija je trdila, da podpore za trženje ni mogoče razumeti kot enostransko dejanje letališča. Po njenih navedbah je oglaševanje novih prog vodilo k večjemu dobičku za letališče, saj so bili z večjim številom potnikov ustvarjeni večji prihodki iz neletalskih dejavnosti. Pojasnila je tudi, da je določitev zneskov podpore temeljila na razumnih preudarkih.

(192) Nemčija je tudi zavrnila dvome Komisije, da je bilo tveganje, povezano s trženjem, večje za letalske prevoznike, ki še niso bili dejavni na letališču Frankfurt Hahn. Trdila je, da so za letalske prevoznike z velikim številom potnikov in privlačno mrežo letov potrebni višji stroški trženja, kar upravičuje višjo podporo letališča za trženje, tudi zato, ker se z večjim številom potnikov povečuje dobiček za letališče. Vsekakor je podpora za trženje znašala največ eno tretjino dejanskih stroškov trženja, s čimer je bila izključena vsaka diskriminacija med letalskimi prevozniki, ki so že leteli z letališča Frankfurt Hahn, in drugimi letalskimi prevozniki. Nemčija je poleg tega sklepala, da imajo večji letalski prevozniki običajno večji proračun za trženje, tako da je glede na celotni proračun dana podpora dejansko nižja kot pri manjšem letalskem prevozniku.

(193) Nazadnje, Nemčija je trdila, da je bilo s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je opravila družba PwC, ugotovljeno, da je bila ta podpora za trženje dodeljena na način, ki je bil v skladu s trgom.

(194) Glede selektivnosti ukrepa in izkrivljanja konkurence na notranjem trgu se je Nemčija sklicevala na svoje izjave v zvezi s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2001 (glej uvodno izjavo 176 in naslednje).

(195) Nemčija je torej trdila, da seznam letaliških pristojbin iz leta 2006 ni vključeval državne pomoči. Podredno je trdila, da je bila, če bi Komisija ugotovila, da so letališke pristojbine pomenile državno pomoč, ta pomoč združljiva z notranjim trgom.

5.4 *ZDRUŽLJIVOST UKREPOV Z NOTRANJIM TRGOM*

5.4.1 ZDRUŽLJIVOST POMOČI ZA NALOŽBE ZA FINANCIRANJE LETALIŠKE INFRASTRUKTURE

(196) Nemčija je trdila, da če bi bilo ugotovljeno, da so ukrepi od 1 do 6 vključevali državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, ker so bili namenjeni financiranju letališke infrastrukture na letališču Frankfurt Hahn, bi bilo mogoče to pomoč šteti za združljivo na podlagi člena 107(3) Pogodbe in smernic za letalski sektor iz leta 2005.

5.4.1.1 ***Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa***

(197) Nemčija je v zvezi z natančno opredeljenim ciljem skupnega interesa trdila, da je bil cilj financiranja letališke infrastrukture na letališču Frankfurt Hahn vedno izboljšati regionalno gospodarsko strukturo gospodarsko nerazvite in redko poseljene regije Hunsrück.

(198) Nemčija je v zvezi s tem navedla, prvič, da je bil cilj podpore družbi FFHG pomagati pri reševanju šibkega strukturnega gospodarstva regije Hunsrück. Trdila je, da je letališče Frankfurt Hahn obkroženo s številnimi območji, ki se štejejo za regije, ki potrebujejo podporo, v okviru *Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“* ([34]), naloge, ki je skupna zveznim in lokalnim vladam. V zvezi s tem je navedla, da so štiri regije okoli letališča, tj. Landkreis Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell in Rhein-Hunsrück-Kreis, povprečno samo pol tako gosto poseljene kot preostali del zvezne dežele Porenje – Pfalška. Poudarila je, da je za navedene regije, katerih gospodarstvo oblikujejo mala in srednja podjetja, zaposlovanje glavni branik, ki varuje pred nadaljnjim upadanjem regionalnega gospodarstva, ter da ima letališče Frankfurt Hahn pomembno vlogo kot delodajalec in stranka.

(199) Drugič, Nemčija je trdila, da ima letališče Frankfurt Hahn pomembno vlogo pri strateškem razvoju receptivnega (približno 33 % potnikov, kar leta 2005 ustreza približno 1 milijonu potnikov) in emitivnega turizma (približno 67 % potnikov) za zvezno deželo Porenje – Pfalška. Navedla je, da 88 % potnikov, ki prispejo v regijo, tam ostane več dni. Trdila je, da so turisti, ki so prispeli prek letališča Frankfurt Hahn, leta 2005 ustvarili približno 5,7 milijona nočitev ([35]). Po navedbah Nemčije se je število nočitev še povečalo, saj je zvezna dežela Porenje – Pfalška leta 2011 sprejela 8,2 milijona gostov, ki so ustvarili 21,5 milijona nočitev. Nemčija je poudarila, da se je zlasti povečalo število gostov iz vzhodno- in južnoevropskih držav ter da je iz teh držav veliko letov na letališče Frankfurt Hahn. Tako je bilo po navedbah Nemčije s turizmom v zvezni deželi Porenje – Pfalška ustvarjenih približno 198 000 delovnih mest. Posledični prihodki in učinki na zaposlovanje izvirajo predvsem iz receptivnega turizma, v katerem ima letališče Frankfurt Hahn osrednjo vlogo, saj za turiste pomeni vrata v regijo Hunsrück, pa tudi v zvezno deželo Porenje – Pfalška na splošno, kot je pojasnila Nemčija. Nemčija je navedla, da se je med letoma 1990 in 2001 število turistov v regiji Hunsrück povečalo za 70 %, v zvezni deželi Porenje – Pfalška pa za 35 %. Po njenih navedbah se je v istem obdobju število tujih turistov v regiji Hunsrück povečalo za 163 %. Ker 88 % turistov, ki v regijo prispejo prek letališča Frankfurt Hahn, ostane vsaj eno noč, več kot 80 % pa jih ostane celo od dva do deset dni, ti ustvarijo skupni promet v višini približno 133,7 milijona EUR na leto. Poleg tega je Nemčija trdila, da tudi emitivni turizem (67 %) na podlagi prihodkov iz neletalskih dejavnosti ustvarja dohodke za letališče Frankfurt Hahn.

(200) Tretjič, Nemčija je navedla, da je letališče Frankfurt Hahn ob upoštevanju vseh delov letaliških dejavnosti leta 2012 v regiji Hunsrück ustvarilo 3 063 delovnih mest, od katerih je bilo 74 % zaposlitev s polnim delovnim časom. Po navedbah Nemčije 90 % navedenih zaposlenih tudi živi v tej regiji. Nadalje je trdila, da letališče Frankfurt Hahn pomaga preprečevati preseljevanje mladih usposobljenih delavcev v druge regije ter gospodarsko in družbeno nazadovanje regionalnih skupnosti in njihove infrastrukture. Poudarila je tudi, da letališče Frankfurt Hahn nima samo zgoraj navedenih neposrednih učinkov na trg dela, ampak ima tudi precejšnje posredne učinke, ki izhajajo iz vse večjega števila gospodarskih in turističnih dejavnosti. V zvezi s tem se je sklicevala na pozitivne sekundarne učinke za regijo, namreč manjšo brezposelnost in večje število davkoplačevalcev, ki pomagajo zagotavljati, da imajo občine v regiji finančna sredstva za podporo lokalnemu gospodarstvu. Skupaj je bilo na podlagi receptivnega turizma ustvarjenih približno 11 000 delovnih mest za celotno zvezno deželo Porenje – Pfalška.

(201) Nemčija je trdila, da je financiranje infrastrukture letališča Frankfurt Hahn prispevalo tudi k uresničitvi natančno opredeljenega cilja skupnega interesa, tj. boja proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih vozliščih EU. V zvezi s tem je opozorila na dejstvo, da so bile v preteklosti zgornje meje zmogljivosti letališča Frankfurt na Majni nenehno presežene. Trdila je, da je torej letališče Frankfurt Hahn – zlasti glede na svoje dovoljenje za 24-urno obratovanje – služilo cilju zagotovitve dodatnih zmogljivosti za razbremenitev preobremenjenega letališča Frankfurt na Majni.

(202) Nemčija je poleg tega trdila, da se s podporo letališču Frankfurt Hahn izpolnjuje tudi cilj skupnega interesa, ki je povečati mobilnost državljanov Unije. V zvezi s tem je poudarila, da je letališče Frankfurt Hahn edino nemško letališče, ki ponuja direktne lete v Kaunas (Latvija), Kerry (Irska), na Kos (Grčija), v Montpellier (Francija), Nador (Maroko), Plovdiv (Bolgarija), Pulj (Hrvaška), na Rodos (Grčija), v Santiago de Compostela (Španija) in Volos (Grčija). Po mnenju Nemčije letališče Frankfurt Hahn prispeva tudi k poklicni mobilnosti mladih, ki sta jim regija

([34]) Gemeinschaftsaufgabe „*Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz*“ z dne 6. oktobra 1969 (BGBl. I, str. 1861), nazadnje spremenjen s členom 8 zakona z dne 7. septembra 2007 (BGBl. I, str. 2246).

([35]) Flughafen Frankfurt Hahn – Regionaloekonomische Effekte, ZFL Studie, 03/2007.

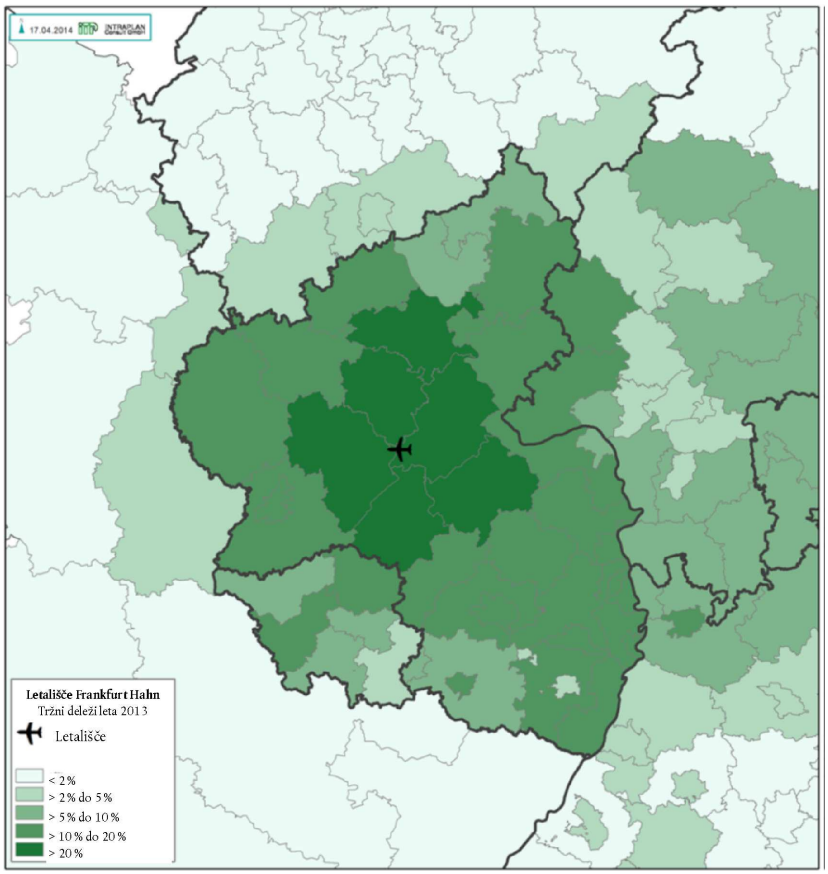
Hunsrück in zvezna dežela Porenje – Pfalška dostopni po nizkih cenah. Podobno je poudarila, da so visokokakovostne univerze in visokošolske ustanove v Koblenzu, Mainzu, Kaiserslauternu, Trieru, Wiesbadnu, Mannheimu, Bonnu itd., na katerih večinoma ni šolnin, zdaj lahko dostopne študentom iz vse Evrope.

(203) Nemčija je poleg tega trdila, da je v skupnem interesu tudi to, da so regija Hunsrück in okoliške regije zvezne dežele Porenje – Pfalška povezane z drugimi obrobnimi regijami, na primer regijo Limerick, kar se je že izkazalo na podlagi partnerstev med mesti. Navedla je, da se kot četrto največje nacionalno gospodarstvo na svetu osredotoča ne samo na povezavo z glavnimi evropskimi vozlišči, ampak tudi na medsebojno povezavo regij. Po mnenju Nemčije je večja neodvisnost od glavnih vozlišč, kot so Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol ali Frankfurt na Majni, pomembna za Evropo, saj bo to pomenilo ne samo več neposrednih povezav, ampak tudi večjo varnost, zlasti za tovorni promet, saj je na regionalnih letališčih manj odpovedi zaradi vremena, stavk, terorizma ali drugih tveganj.

(204) Nazadnje je Nemčija na splošno poudarila, da bližina letališča Zweibrücken ne pomeni podvajanja letališč za isto gravitacijsko območje, saj je od njega do letališča Frankfurt Hahn 127 km. Po navedbah Nemčije traja vožnja na taki razdalji 1 uro in 27 minut z avtomobilom ali približno 4 ure z vlakom. Nemčija je torej trdila, da se ne bi noben razumen delavec, tovorni prevoznik ali turist, katerega kraj odhoda je v regiji Hunsrück, odpravil na letališče Zweibrücken namesto na letališče Frankfurt Hahn, da bi prišel na končno destinacijo. Poleg tega je trdila, da glede na potniški in tovorni zračni promet med letoma 2005 in 2012 ni mogoče sklepati o nikakršnem razmerju zamenljivosti med letališčema. Po navedbah Nemčije največji delež potnikov letališča Frankfurt Hahn prihaja iz regije Hunsrück-Mosel-Nahe (glej sliko 5).

Slika 2

Tržni deleži letališča Frankfurt Hahn v potniškem zračnem prometu leta 2013 ([36])



([36]) Dopis Nemčije iz septembra 2014.

5.4.1.2 ***Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem***

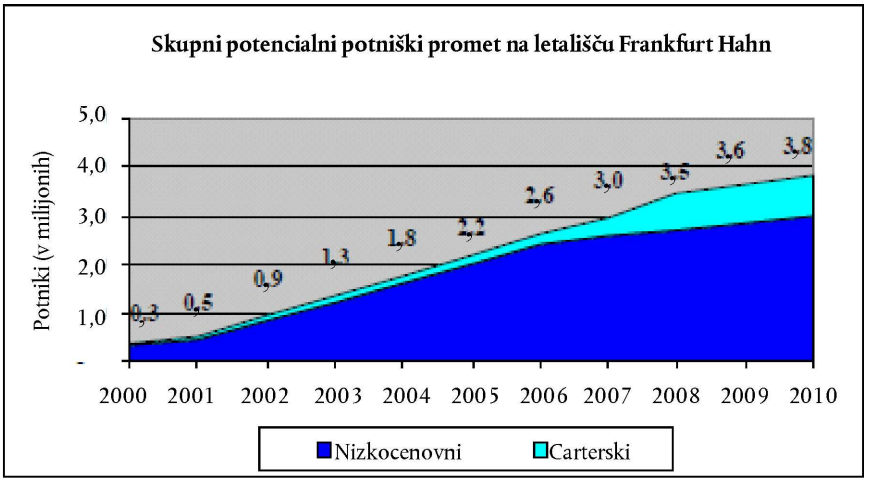
(205) Nemčija je poudarila, da so bile financirane naložbe potrebne in sorazmerne s ciljem skupnega interesa (glej uvodno izjavo 197 in naslednje). Po navedbah Nemčije so bile naložbe izvedene v skladu s potrebami, zgrajena infrastruktura pa je bila potrebna, da je letališče lahko zagotavljalo povezljivost in razvoj regije ter razbremenilo letališče Frankfurt na Majni. Nemčija je poudarila, da infrastruktura ni bila nesorazmerna ali prevelika glede na potrebe uporabnikov letališča. Zato je menila, da je bil ta pogoj za združljivost izpolnjen.

5.4.1.3 ***Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe***

(206) Nemčija je trdila, da je družba Fraport pred sprejetjem odločitve o razširitvi letališke infrastrukture naročila študije o napovedih prometa, da bi za letališče Frankfurt Hahn opredelila možnosti glede prometa. Nemčija je predložila te študije, ki so jih v imenu družbe Fraport opravili strokovnjaki za letalstvo. Na sliki 3, sliki 4 in sliki 5 so povzeti rezultati ene od teh študij v zvezi s pričakovanim razvojem potniškega in tovornega prometa na letališču Frankfurt Hahn med letoma 2000 in 2011.

Slika 3

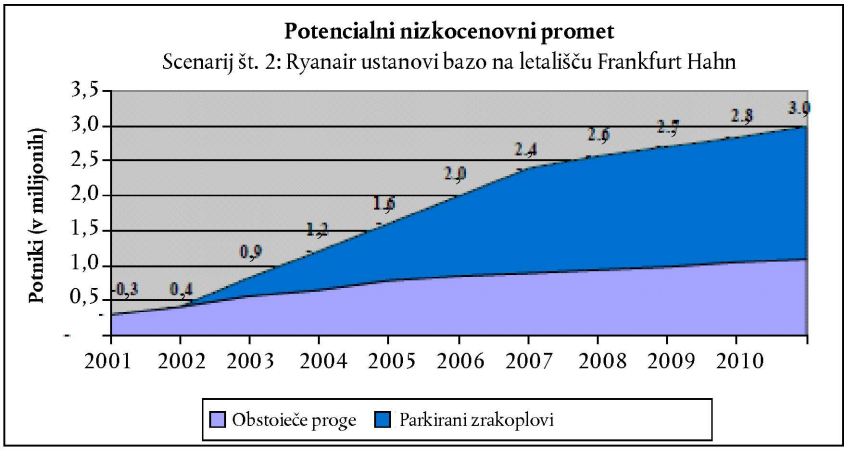
Skupni potencialni potniški promet na letališču Frankfurt Hahn v obdobju 2000–2010



Vir: SH&E.

Slika 4

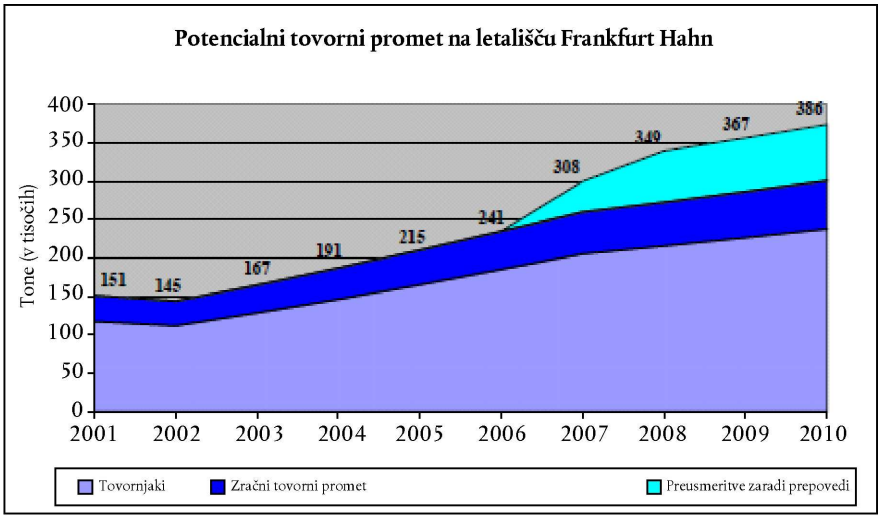
Potencialni nizkocenovni potniški promet (ob predpostavki, da družba Ryanair ustanovi bazo) na letališču Frankfurt Hahn v obdobju 2001–2011



Vir: SH&E.

Slika 5

Skupni potencialni tovorni promet na letališču Frankfurt Hahn v obdobju 2001–2010



Vir: SH&E.

5.4.1.4 ***Enak in nediskriminacijski dostop do infrastrukture***

(207) Glede na informacije, ki jih je predložila Nemčija, imajo vsi morebitni uporabniki infrastrukture enak in nediskriminacijski dostop do letališča. Nemčija je trdila, da so letališke pristojbine, ki so se plačevale za uporabo infrastrukture, temeljile na poslovno upravičenem razlikovanju in da je seznam letaliških pristojbin pregledno in nediskriminacijsko na voljo vsem morebitnim uporabnikom.

5.4.1.5 ***Vpliv na trgovino ni v nasprotju s skupnim interesom***

(208) Prvič, Nemčija je trdila, da med letališčem Frankfurt Hahn in drugimi letališči na gravitacijskem območju, kot sta letališči Zweibrücken in Frankfurt na Majni, ni učinkov zamenljivosti. Po njenih navedbah ni mogoče dokazati, da je imela pomoč, odobrena družbi FFHG, neupravičene negativne učinke na konkurenco z navedenimi letališči niti v zvezi s potniškim niti v zvezi s tovornim prometom. Trdila je namreč, da so morali v zadnjih letih nizkocenovni prevozniki ponujati vse več letov na glavna vozlišča, ker so tradicionalne letalske družbe znižale cene in začele vstopati na trg nizkocenovnih letov. V zvezi s tem je navedla, da so regionalna letališča, kot je Frankfurt Hahn, zdaj pod večjim pritiskom, da tekmujejo z letališkimi vozlišči za potnike, ki potujejo v prostem času. Zato je sklenila, da zagotovljena finančna podpora ni povzročila neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco, ampak se je nasprotno izkazala za ustrezno za pomoč v postopku prilagajanja za prehod na stabilni poslovni model v prihodnosti.

(209) Drugič, Nemčija je trdila, da dejstvo, da je bila družba Fraport pred svojo vključitvijo v letališče Frankfurt Hahn že upravljavka letališča Frankfurt na Majni, kaže, da ni bilo pričakovati premikov v smislu zamenljivosti z letališča Frankfurt na Majni na letališče Frankfurt Hahn. Namesto tega je družba Fraport vlagala v možnost razbremenitve letališča Frankfurt na Majni in uporabe dodatne dopolnilne funkcije letališča Frankfurt Hahn, saj je bila za vozlišče Frankfurt na Majni v prihodnosti predvidena preobremenitev zmogljivosti. Po navedbah Nemčije je bila prepoved nočnih letov na letališču Frankfurt na Majni eden od glavnih dejavnikov pri tem sklepanju, saj je imelo letališče Frankfurt Hahn dovoljenje za 24-urno obratovanje.

(210) Skratka, Nemčija je trdila, da so bili učinki morebitne pomoči v korist družbe FFHG omejeni na pozitivne regionalne učinke za regijo Hunsrück, obenem pa ni bilo neupravičenih negativnih učinkov v zvezi z drugimi letališči, saj se letališče Frankfurt Hahn uporablja samo za razbremenitev letališča Frankfurt na Majni. Poleg tega je navedla, da razen letališča Luxembourg, ki je že 1 uro in 30 minut (111 km) oddaljeno od letališča Frankfurt

Hahn, ni drugih tujih letališč, ki bi si konkurirala na istem gravitacijskem območju. Po mnenju Nemčije pa niti v zvezi z letališčem Luxembourg ni mogoče opaziti negativnega učinka izkrivljanja konkurence zaradi odobrene pomoči.

5.4.1.6 ***Spodbujevalni učinek, nujnost in sorazmernost***

(211) Nemčija je navedla, da bi se brez pomoči za naložbe raven gospodarske dejavnosti letališča znatno zmanjšala. Trdila je, da je bila pomoč potrebna, saj so bili z njo nadomeščeni samo stroški financiranja, nižji znesek pa bi privedel do nižjih ravni naložb.

5.4.2 ZDRUŽLJIVOST POMOČI ZA TEKOČE POSLOVANJE ZA FINANCIRANJE OBRATOVANJA LETALIŠČA

(212) V smernicah za letalski sektor iz leta 2014 so določeni pogoji, pod katerimi se lahko pomoč za tekoče poslovanje in pomoč za naložbe za letališča razglasita za združljivi z notranjim trgom v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe. Nemčija je 17. aprila 2014 predložila svoja stališča do združljivosti ukrepov na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2014. Trdila je, da tudi če bi ukrepi v preiskavi pomenili pomoč za tekoče poslovanje za družbo FFHG, bi bili združljivi z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe in oddelka 5.1.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

5.4.2.1 ***Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa***

(213) Nemčija je v zvezi z natančno opredeljenim ciljem skupnega interesa trdila, da je bil namen kritja stroškov poslovanja družbe FFHG vedno izboljšati regionalno gospodarsko strukturo gospodarsko nerazvite in redko poseljene regije Hunsrück. V zvezi s tem je predstavila enako sklepanje kot za oceno združljivosti pomoči za naložbe za financiranje letališke infrastrukture (glej oddelek 5.4.1.1).

5.4.2.2 ***Potreba po posredovanju države***

(214) Nemčija je glede potrebe po posredovanju države pojasnila, zakaj letališče Frankfurt Hahn ustvarja izgube iz poslovanja, ki jih je treba kriti. Po njenem mnenju je za letališče, kakršno je Frankfurt Hahn, ki ima 1–3 milijone potnikov, precej ambiciozen cilj, da bi postalo donosno in bi lahko krilo svoje stroške poslovanja. Po navedbah Nemčije tega ambicioznega cilja ni bilo mogoče uresničiti v zagonskih letih, saj so letališče bremenile zelo velike infrastrukturne naložbe, ki jih je samo financiralo na kapitalskem trgu in za katere je moralo plačevati visoke obresti. Nemčija je poleg tega navedla, da je bilo od začetka svetovne gospodarske in finančne krize mogoče opaziti stagniranje potniškega in še bolj tovornega prometa.

(215) Nemčija je trdila, da je bilo glede na te okoliščine potrebno posredovanje države za kritje izgub iz poslovanja, sicer bi družba FFHG postala plačilno nesposobna. Po navedbah Nemčije bi to privedlo tudi do odvzema dovoljenja za 24-urno obratovanje, kar bi pomenilo, da bi morala družba FFHG med plačilno nesposobnostjo ustaviti opravljanje vseh letov, s tem pa bi izgubila stranke, kot so letalske družbe in prevozniki tovora. Poudarila je, da bi tedaj postalo tudi zelo težko najti novega upravljavca za letališče.

5.4.2.3 ***Ustreznost ukrepov pomoči kot instrumentov politike***

(216) Nemčija je trdila, da je bilo kritje stroškov poslovanja ustrezen ukrep za dosego predvidenega cilja. V zvezi s tem je navedla, da če bi moralo letališče Frankfurt Hahn prenehati delovati in bi izginilo z upoštevnih trgov, ne bi bilo več mogoče doseči ciljev skupnega interesa, zastavljenih s preoblikovanjem nekdanje zračne baze ZDA v popolnoma delujoče letališče za civilni zračni promet, in ciljev v zvezi z razvojem regije Hunsrück. Pri tem je poudarila, da mora javni vlagatelj v nasprotju z vlagateljem v tržnem gospodarstvu upoštevati te cilje, ko razmišlja o alternativni možnosti – zaprtju letališča.

5.4.2.4 ***Obstoj spodbujevalnega učinka***

(217) Nemčija je trdila, da je bilo za ohranitev delovanja letališča Frankfurt Hahn kritje njegovih stroškov poslovanja *conditio sine qua non*, sicer bi družba FFHG postala plačilno nesposobna. Uspešno obratovanje letališča pa je bilo podlaga za uresničitev ciljev skupnega interesa, kot je navedeno v uvodni izjavi 213 in naslednjih. Nemčija je poleg tega trdila, da bi bila brez pomoči za tekoče poslovanje finančna konsolidacija letališča nemogoča, saj bi se letališču kopičili dolgovi, namesto da bi se jih to rešilo, kot je predvideno v sedanjem programu varčevanja.

5.4.2.5 ***Sorazmernost zneska pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)***

(218) Nemčija je trdila, da je bil kakršen koli element pomoči v posojilih omejen na izgube iz poslovanja ter je pomenil absolutni minimum, potreben za ohranitev obratovanja letališča Frankfurt Hahn in preprečitev njegove plačilne nesposobnosti.

5.4.2.6 ***Izogibanje neupravičenim negativnim vplivom na konkurenco in trgovino med državami članicami***

(219) Prvič, Nemčija je trdila, da med letališčem Frankfurt Hahn in drugimi letališči na gravitacijskem območju, kot sta letališči Zweibrücken in Frankfurt na Majni, ni učinkov zamenljivosti. Po njenih navedbah ni mogoče dokazati, da je imela pomoč za tekoče poslovanje, odobrena družbi FFHG, neupravičene negativne učinke na konkurenco z navedenimi letališči niti v zvezi s potniškim niti v zvezi s tovornim prometom. Nemčija je trdila, da je, nasprotno, letališče Frankfurt Hahn izkusilo precejšnje učinke zamenljivosti v tem, da so potniki za lete z nizkocenovnimi prevozniki raje izbrali vozlišča, kot sta Köln/Bonn ali Frankfurt na Majni, kot letališče Frankfurt Hahn. Trdila je, da so morali namreč v zadnjih letih nizkocenovni prevozniki ponujati vse več letov na glavna vozlišča, ker so tradicionalne letalske družbe znižale cene in začele vstopati na trg nizkocenovnih letov. V zvezi s tem je navedla, da so regionalna letališča, kot je Frankfurt Hahn, zdaj pod večjim pritiskom, da tekmujejo z letališkimi vozlišči za potnike, ki potujejo v prostem času. Nemčija je torej sklenila, da kritje stroškov poslovanja ni povzročilo neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco, ampak se je nasprotno izkazalo za ustrezno za podporo postopku prilagajanja za prehod na stabilni poslovni model v prihodnosti.

(220) Drugič, Nemčija je trdila, da dejstvo, da je bila družba Fraport pred svojo vključitvijo v letališče Frankfurt Hahn že upravljavka letališča Frankfurt na Majni, kaže, da ni bilo pričakovati premikov v smislu zamenljivosti z letališča Frankfurt na Majni na letališče Frankfurt Hahn. Namesto tega je družba Fraport vlagala v možnost razbremenitve letališča Frankfurt na Majni in uporabe dodatne dopolnilne funkcije letališča Frankfurt Hahn, saj je bila za vozlišče Frankfurt na Majni v prihodnosti predvidena preobremenitev zmogljivosti. Po navedbah Nemčije je bila prepoved nočnih letov na letališču Frankfurt na Majni eden od glavnih dejavnikov pri tem sklepanju, saj je imelo letališče Frankfurt Hahn dovoljenje za 24-urno obratovanje.

(221) Skratka, Nemčija je trdila, da so bili učinki morebitne pomoči v korist družbe FFHG omejeni na pozitivne regionalne učinke za regijo Hunsrück, obenem pa ni bilo neupravičenih negativnih učinkov v zvezi z drugimi letališči, saj se letališče Frankfurt Hahn uporablja za razbremenitev letališča Frankfurt na Majni. Poleg tega je navedla, da razen letališča Luxembourg, ki je že 1 uro in 30 minut (111 km) oddaljeno od letališča Frankfurt Hahn, ni drugih tujih letališč, ki bi si konkurirala na istem gravitacijskem območju. Po mnenju Nemčije pa niti v zvezi z letališčem Luxembourg ni mogoče opaziti negativnega učinka izkrivljanja konkurence zaradi odobrene pomoči.

6. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

6.1 *DRUŽBA RYANAIR*

(222) Družba Ryanair nasprotuje odločitvi Komisije o začetku formalnega postopka preiskave glede pogodb družbe Ryanair z letališčem Frankfurt Hahn iz let 1999, 2002 in 2005. Navedla je, da so bile te pogodbe v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu in zato niso vključevale državne pomoči.

(223) Družba Ryanair v bistvu trdi, da ji ni bila dodeljena nikakršna prednost, saj so v pogodbah upoštevani običajni tržni pogoji. V zvezi s tem je trdila, da se pogodbeni pogoji ne smejo primerjati s pogodbenimi pogoji na drugih nemških letališčih, ampak jih je treba primerjati s pogoji, o katerih se je družba Ryanair dogovorila z drugimi letališči, ki gostijo nizkocenovne prevoznike, kot sta letališči Blackpool in Charleroi.

(224) Družba Ryanair je v zvezi z vprašanjem podpore za trženje trdila, da se s pristojbino za nove destinacije nagrajuje pogostost letov in da so bili popusti, ki jih je odobrilo letališče Frankfurt Hahn, v skladu s prakso v panogi, saj so številna letališča v zasebni ali javni lasti uporabljala enake ali višje popuste za nove destinacije.

(225) V zvezi z uporabo letaliških pristojbin je trdila, da so običajne tržne pristojbine, tj. pristojbine, ki niso neobičajno nizke, v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Po njenem mnenju obeti takojšnje donosnosti niso bili potrebni, da bi bilo to načelo izpolnjeno. Po njenem mnenju so zadostovali srednje- do dolgoročni obeti doseganja donosnosti. Družba Ryanair poleg tega izpodbija trditev Komisije, da je letališče Frankfurt Hahn upoštevalo samo posebne stroške pogodbe z družbo Ryanair, kar zadeva kritje njegovih stroškov iz pristojbin, ki jih je plačevala družba Ryanair, in ne stroškov splošne letališke infrastrukture in splošnega upravljanja. Kar zadeva kritje stroškov, je navedla, da ni bilo nikoli načrtovano, da bi letališče Frankfurt Hahn uporabljala izključno družba Ryanair. V zvezi s tem je opozorila na dejstvo, da se je letališče Frankfurt Hahn veliko uporabljalo tudi za tovorni promet. Poleg tega je poudarila, da bi morala plačevati nižje pristojbine kot drugi letalski prevozniki, ker njene zahteve glede oskrbe in dejavnosti oskrbe znižujejo stroške letališča.

(226) Družba Ryanair je poleg tega trdila, da je ravnanje letališča Frankfurt Hahn temeljilo na predvidljivih možnostih donosnosti. Po njenih navedbah je letališče Frankfurt Hahn pred sklenitvijo pogodb opravilo finančno in strateško analizo, kar je v skladu s tem, kar se pričakuje od vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Družba Ryanair je navedla, da je bila njena zaveza za zagotavljanje velikega števila potnikov od leta 2005 zavarovana tudi s pogodbeno kaznijo ter da je bila s to pogodbo večina tveganja prenesena na družbo Ryanair, kar je za letališče Frankfurt Hahn pomenilo izjemno dober posel. Poleg tega so pogodbe letališču Frankfurt Hahn omogočile, da je izboljšalo svoj finančni položaj. Letališče Frankfurt Hahn se je ob sklenitvi pogodbe zavedalo, da so se podobne pogodbe družbe Ryanair z letališči po vsej Evropi izkazale za donosne.

(227) Nazadnje, družba Ryanair poudarja, da njene pogodbe z letališčem Frankfurt Hahn niso vsebovale nobene klavzule o izključnosti, tako da so lahko drugi letalski prevozniki izkoristili enake pogoje kot družba Ryanair, če so bili pripravljeni letališču ponuditi enako zavezo kot družba Ryanair.

(228) Družba Ryanair je poleg tega predložila več zabeležk, ki jih je pripravila družba Oxera, in analizo, ki jo je pripravil profesor Damien P. McLoughlin.

Zabeležka družbe Oxera št. 1 – Opredelitev tržnega referenčnega merila v primerjalni analizi za preskuse udeleženca v tržnem gospodarstvu. Zadeve v zvezi z državno pomočjo za družbo Ryanair, ki jih je za družbo Ryanair pripravila družba Oxera, 9. april 2013

(229) Družba Oxera meni, da je pristop Komisije, da upošteva le primerjalna letališča iz gravitacijskega območja letališča v preiskavi, napačen.

(230) Trdi tudi, da na referenčne tržne cene, pridobljene pri primerjalnih letališčih, ne vpliva državna pomoč, dodeljena bližnjim letališčem. Zato je mogoče okvirno oceniti tržno referenčno merilo za preskuse udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(231) Razlogi za to so:

(a) primerjalne analize se pogosto uporabljajo za preskuse načela udeleženca v tržnem gospodarstvu zunaj področja državne pomoči;

(b) družbe na določanje cen medsebojno vplivajo le, če so njihovi proizvodi nadomestki ali dopolnila;

(c) ni nujno, da letališča na istem gravitacijskem območju medsebojno konkurirajo, primerjalna letališča, uporabljena v predloženih poročilih, pa se srečujejo samo z omejeno konkurenco letališč v državni lasti, ki so na njihovih ustreznih gravitacijskih območjih (manj kot tretjina komercialnih letališč na gravitacijskih območjih primerjalnih letališč je v celoti v državni lasti, nobeno od teh pa ni bilo predmet preiskav v zvezi z državno pomočjo (od aprila 2013));

(d) tudi kadar primerjalnim letališčem konkurirajo letališča v državni lasti z istega gravitacijskega območja, se lahko za njihovo ravnanje upravičeno šteje, da je v skladu z načelom udeleženca v tržem gospodarstvu (če gre na primer za velik lastniški delež v zasebni lasti ali če letališče upravlja zasebna družba);

(e) letališča, ki so v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ne bodo določila cen, nižjih od dodatnih stroškov.

Zabeležka družbe Oxera št. 2 – Načela, na katerih temelji analiza donosnosti za preskuse udeleženca v tržnem gospodarstvu. Zadeve v zvezi z državno pomočjo za družbo Ryanair, ki jih je za družbo Ryanair pripravila družba Oxera, 9. april 2013

(232) Družba Oxera trdi, da je analiza donosnosti, ki jo je izvedla v svojih poročilih, predloženih Komisiji, v skladu z načeli, ki bi jih upošteval razumen vlagatelj iz zasebnega sektorja, in zajema pristop, ki je razviden iz dosedanje prakse odločanja Komisije.

(233) Načela, na katerih temelji analiza donosnosti, so:

(a) ocena se izvede postopno;

(b) predhodni poslovni načrt ni nujno potreben;

(c) za letališče, ki ni preveč zasedeno, je ustrezna metodologija oblikovanja cen pristop enojnega obračunavanja;

(d) upoštevati bi se morali le prihodki, povezani z gospodarsko dejavnostjo obratujočega letališča;

(e) upoštevati bi se moralo celotno trajanje pogodbe, vključno z morebitnimi podaljšanji;

(f) pri ocenjevanju donosnosti pogodb se ne bi smeli upoštevati prihodnji finančni tokovi;

(g) dodatno donosnost pogodb z družbo Ryanair za letališča bi bilo treba oceniti na podlagi ocen ukrepov za interno stopnjo donosnosti ali neto sedanjo vrednost.

Analiza profesorja Damiena P. McLoughlina – Krepitev znamke: zakaj in kako bi morale majhne znamke vlagati v trženje, pripravljeno za družbo Ryanair, 10. april 2013

(234) Namen dokumenta je določiti poslovno logiko, na kateri temeljijo odločitve regionalnih letališč, da družbi AMS plačajo oglaševanje na spletnem mestu Ryanair.com.

(235) V dokumentu je navedeno, da obstajajo številna zelo močna, znana letališča, ki se pogosto uporabljajo. Da bi šibkejši konkurenti lahko razvijali svoj posel, morajo premagati statične nakupovalne navade potrošnikov. Manjša regionalna letališča morajo najti način za dosledno seznanjanje čim širšega občinstva s sporočilom svoje znamke. Za običajne oblike tržnega sporočanja so potrebni izdatki, ki presegajo njihova sredstva.

Zabeležki družbe Oxera št. 3 in 4 – Kako naj bi se sporazumi z družbo AMS obravnavali v okviru analize donosnosti pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu?, 17. in 31. januar 2014

(236) Družba Ryanair je predložila dodatni poročili svetovalne družbe Oxera. V teh poročilih družba Oxera obravnava načela, ki bi jih bilo treba po mnenju letalskega prevoznika v okviru preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu

upoštevati pri analizi donosnosti pogodb o letaliških storitvah med družbo Ryanair in letališči ter sporazumov o trženju med družbo AMS in istimi letališči. Družba Ryanair je poudarila, da navedeni poročili nikakor ne vplivata na njeno predhodno izraženo mnenje, tj. da bi bilo treba pogodbe o letaliških storitvah in sporazume o trženju analizirati z ločenima preskusoma udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(237) V poročilih je navedeno, da bi bilo treba dobiček družbe AMS v skupni analizi donosnosti vključiti med prihodke, odhodke družbe AMS pa med stroške. V ta namen je v poročilih predlagano, da se v skupni analizi donosnosti uporabi metoda na podlagi denarnega toka, kar pomeni, da bi se lahko odhodki letališč za družbo AMS šteli za dodatne odhodke iz poslovanja.

(238) V poročilih je poudarjeno, da dejavnosti trženja prispevajo k ustvarjanju in izboljšanju vrednosti znamke, kar prinaša učinke in koristi med trajanjem pogodbe ter po njenem prenehanju. To bi zlasti veljalo, če bi zaradi dejstva, da je družba Ryanair z letališčem sklenila pogodbo, na letališču dejavnost začeli opravljati drugi letalski prevozniki, kar bi k poslovanju na letališču privabilo več trgovin, s tem pa bi se povečali prihodki letališča iz neletalskih dejavnosti. Po mnenju družbe Ryanair bi bilo treba te koristi, če bi Komisija izvedla skupno analizo donosnosti, upoštevati tako, da bi se odhodki družbe AMS šteli za dodatne stroške poslovanja, zmanjšane za plačila družbe AMS.

(239) Družba Ryanair poleg tega meni, da bi bilo treba ob koncu trajanja pogodbe o letaliških storitvah v napovedani dodatni dobiček vključiti končno vrednost (ki izraža vrednost, ustvarjeno po prenehanju pogodbe). Končna vrednost bi se lahko prilagodila na podlagi verjetnosti „obnovitve“, s katero se meri pričakovanje, da se bo dobiček ohranil po prenehanju pogodbe z družbo Ryanair ali po dogovoru o podobnih pogojih z drugimi letalskimi prevozniki. Družba Ryanair meni, da bi se ob upoštevanju negotovosti glede dodatnega dobička, ustvarjenega po prenehanju pogodbe o letaliških storitvah, nato lahko ocenila spodnja meja za koristi, ki izhajajo tako iz sporazuma z družbo AMS kot iz pogodbe o letaliških storitvah.

(240) Poročili ta pristop dopolnjujeta s povzetkom rezultatov študij o učinkih trženja na vrednost znamke. V navedenih študijah se šteje, da se lahko s trženjem podpre vrednost znamke in pripomore k oblikovanju baze strank. V skladu s poročiloma oglaševanje letališča na spletnem mestu Ryanair.com bistveno poveča prepoznavnost znamke. Navedeno je tudi, da lahko manjša regionalna letališča, ki želijo povečati svoj zračni promet, vrednost svoje znamke povečajo zlasti s sklenitvijo sporazumov o trženju z družbo AMS.

(241) Nazadnje je v poročilih navedeno, da ima pristop na podlagi denarnega toka prednost pred pristopom na podlagi kapitalizacije, v okviru katerega bi se stroški storitev trženja, ki jih zagotovi družba AMS, šteli za naložbo v neopredmeteno sredstvo (tj. vrednost znamke letališča) ([37]). V pristopu na podlagi kapitalizacije bi se upošteval le delež izdatkov za trženje, ki se lahko pripiše neopredmetenim sredstvom letališča. Stroški trženja bi se šteli za naložbo v neopredmeteno sredstvo in bi se amortizirali med trajanjem pogodbe, pri čemer bi se ob koncu načrtovanega prenehanja pogodbe o letaliških storitvah upoštevala preostala vrednost. Pri tem pristopu se ne bi upošteval dodatni dobiček, ki bi ga prinesla sklenitev pogodbe o letaliških storitvah z družbo Ryanair, prav tako pa je zaradi stroškov znamke in obdobja uporabe sredstva težko izračunati vrednost neopredmetenih sredstev. V skladu s poročiloma je metoda na podlagi denarnega toka tudi primernejša od pristopa na podlagi kapitalizacije, saj se s slednjim ne bi zajele koristi, ki bi jih imelo letališče zaradi podpisa pogodbe o letaliških storitvah z družbo Ryanair.

Oxera – Gospodarska presoja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu: letališče Frankfurt Hahn, 11. avgust 2014

(242) Družba Ryanair je predložila dodatno poročilo, ki ga je družba Oxera pripravila v zvezi s pogodbami med letališčem Frankfurt Hahn in družbo Ryanair iz let 1999, 2002 in 2005. V oceni pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2005 je upoštevan tudi sporazum o trženju, sklenjen neposredno z zvezno deželo Porenje – Pfalška. Ocena družbe Oxera v zvezi s pogodbami družbe Ryanair temelji na informacijah, ki so bile letališču na voljo ob podpisu pogodbe.

([37]) Oxera, „Kako naj bi se sporazumi z družbo AMS obravnavali v okviru analize donosnosti pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu? – Praktična uporaba“, pripravljeno za družbo Ryanair, 31. januar 2014.

Pogodba z družbo Ryanair iz leta 1999

(243) Glede na poročilo je analiza pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999 temeljila na dokumentu s poslovnim načrtom, ki ga je družba FFHG izdelala 25. maja 1999, torej pred podpisom pogodbe. V poročilu je navedeno, da so bili prihodki iz letalskih dejavnosti izračunani na podlagi pristojbin, določenih v pogodbi z družbo Ryanair iz leta 1999. Ocene dodatnih stroškov poslovanja so temeljile na ocenah družbe FFHG. V poročilu je poudarjeno, da stroški gasilske službe, za katere se navadno šteje, da spadajo na področje javne politike, niso bili upoštevani. Enako velja za infrastrukturne naložbe.

Preglednica 16

Ocena dodatne donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999, ki jo je opravila družba Oxera ([38])

[…]

Pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002

(244) V poročilu je pojasnjeno, da so bile napovedi skupnega števila potnikov pridobljene iz poslovnega načrta družbe FFHG, pripravljenega novembra 2002, saj je to edini razpoložljivi dokument, ki vsebuje napovedi prometa za zadevno obdobje. Glede na poročilo so bili prihodki iz letalskih dejavnosti izračunani na podlagi pristojbin, določenih v pogodbi z družbo Ryanair iz leta 2002. Prihodki iz neletalskih dejavnosti so bili pridobljeni iz poslovnega načrta družbe FFHG, pripravljenega novembra 2002, saj je to edini dokument, ki vsebuje napovedi prihodkov iz neletalskih dejavnosti in je bil sestavljen približno v času pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002.

(245) Ocene stroškov poslovanja na potnika so temeljile na analizi dodatnih stroškov poslovanja na odhajajočega potnika družbe Ryanair, ki jo je opravila sama družba FFHG. Načrt naložb je bil pripravljen novembra 2000.

Preglednica 17

Ocena dodatne donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002, ki jo je opravila družba Oxera ([39])

[…]

6.2 *DRUŽBA LUFTHANSA IN ZDRUŽENJE BDF*

(246) Družba Lufthansa in *Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V.* (zvezno združenje nemških letalskih prevoznikov, v nadaljnjem besedilu: združenje BDF) sta predložila obsežne informacije in pripombe o sklepu o začetku postopka iz leta 2008, ki so povzete v nadaljevanju.

(247) Družba Lufthansa in združenje BDF sta navedla, da izgube družbe FFHG in njenih predhodnikov od leta 1998 do leta 2009 znašajo 161 milijonov EUR in da družba FFHG v nasprotju s svojimi trditvami tudi leta 2006 ni dosegla pozitivnega EBITDA. V zvezi s tem trdita, da je bil rahlo pozitiven EBITDA mogoč le po sprostitvi podedovanih obveznosti, s katero so se zmanjšale izgube iz poslovanja. Zato predlagata, da bi morala Komisija zahtevati dostop do vseh letnih bilanc stanja družbe FFHG. Družba Lufthansa je v zvezi s tem trdila, da se v nasprotju s tem, kar je navedla Nemčija, amortizacija naložb v letih ni zelo povečala in da se ne more šteti za

([38]) Po navedbah družbe Oxera stroški amortizacije niso vključeni, saj je bila pogodba z družbo Ryanair iz leta 1999 podpisana pred sodbo Aéroports de Paris z dne 12. decembra 2000. Družba Oxera je navedla tudi, da so podatki predstavljeni nominalno. Pojasnila je, da so bile ocene, predložene za leti 1999 in 2004, prilagojene, da bi izražale začetni in končni datum pogodbe iz leta 1999, tj. april 1999 oziroma marec 2004.

([39]) Družba Oxera je pojasnila, da je amortizacija oblikovana nevtralno z vidika NSV. Po navedbah družbe Oxera je ta pristop zagotavljal, da je vsota diskontirane sedanje vrednosti amortizacije v življenjski dobi sredstva enaka prvotnemu znesku naložb v osnovna sredstva. Družba Oxera je navedla, da so podatki predstavljeni nominalno. Pojasnila je, da so bile ocene, predstavljene za leti 2002 in 2017, prilagojene, da bi izražale začetni in končni datum pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002, tj. februar 2002 oziroma februar 2017.

zelo visoko v primerjavi s stroški, povezanimi s podporo za trženje za družbo Ryanair, ki so vključeni v „druge stroške poslovanja“, kot prikazuje preglednica 18. Družba Lufthansa in združenje BDF tudi predlagata, da bi morala Komisija zahtevati popolne neobjavljene letne bilance stanja družbe FFHG.

Preglednica 18

Razmerje med amortizacijo in drugimi stroški poslovanja

V EUR	2000	2001	2002	2003	2004
Amortizacije	4 477 257	5 325 627	5 423 627	6 045 387	7 699 330
Izgube	8 217 199	13 355 347	19 993 895	17 832 868	16 797 889
Drugi stroški poslovanja	[…]	5 692 808	11 434 306	10 521 273	11 454 363

(248) Družba Lufthansa in združenje BDF sta tudi trdila, da se študija, ki jo je predložila Nemčija in ki vsebuje statistične podatke o učinkih družbe FFHG na turizem v regiji Hunsrück in zvezni deželi Porenje – Pfalška, ne bi smela upoštevati, ker je številke o rasti števila potnikov in rasti delovnih mest v bližini letališča predložila družba FFHG in jih avtorji študije niso preverili. Poleg tega sta trdila, da je bilo, tudi ko je bila študija izvedena, znano, da navedene številke niso bile realne.

(249) Družba Lufthansa in združenje BDF sta poleg tega trdila, da družba FFHG ni imela jasnega poslovnega modela, kar je mogoče dokazati s spreminjajočimi se načrti za dodatke k letališču, kot so nakupovalna središča ali kraji za izlete, ki niso imeli nobene povezave z upravljanjem letališča. Poleg tega po njunem mnenju tudi nasprotujoče si izjave družbe FFHG, da bi moralo letališče Frankfurt Hahn postati donosno najprej do leta 2005, potem do leta 2008 in nato do leta 2013, kažejo, da se ni izvajal dosleden poslovni načrt. Zato se tudi zadnja napoved, tj. da bi moralo letališče Frankfurt Hahn postati donosno od leta 2016, zdi nezanesljiva in je očitno celo temeljila na predpostavki, da bodo izvedene nadaljnje velike naložbe. Vendar je bil po mnenju družbe Lufthansa in združenja BDF izvor takih naložb popolnoma nejasen.

(250) Družba Lufthansa in združenje BDF sta poleg tega navedla, da v nasprotju s trditvami Nemčije družba PwC ni predložila pravilnega preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj ni sodna praksa Sodišča upoštevana v najmanj dveh točkah njene ocene.

(251) Prvič, družba Lufthansa in združenje BDF sta se sklicevala na trditve Nemčije, da je lahko nakopičene izgube družbe FFHG nadomestila družba Fraport kot njena delničarka. V zvezi s tem sta trdila, da ni pomembno, ali je izgube mogoče nadomestiti v skupini podjetij, ampak ali so posamezni ukrepi, ki so sprejeti za to, ukrepi, ki bi jih sprejel tudi vlagatelj v tržnem gospodarstvu (ali ne), in da torej navedene trditve niso sprejemljive.

(252) Drugič, družba Lufthansa in združenje BDF sta trdila, da utemeljitve v oceni, ki jo je izvedla družba PwC, niso zadostovale za dokaz, da bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu sprejel enako odločitev, ker je družba PwC trdila, na primer v zvezi s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999, da bi bilo mogoče zmanjšanje izgub doseči s povečanjem števila potnikov. Sklicevala sta se na zadevo WestLB, v skladu s katero si bo vlagatelj v tržnem gospodarstvu običajno „[p]rizadeval […] za kar največji razumni donos svoje naložbe, in sicer glede na zadevne okoliščine in izpolnitev svojih kratko-, srednje- in dolgoročnih interesov, tudi pri kapitalskih naložbah v podjetje, v katerem že ima delež“ ([40]). Zmanjšanje izgub naj torej ne bi zadostovalo za to, da bi ukrep prestal preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, in družba PwC v tem pogledu že ni upoštevala sodne prakse Sodišča, kot sta

([40]) Zadeva T-228 in 233/99, DEP – Westdeutsche Landesbank Girozentrale proti Komisiji, Recueil 2003, str. II-435, točka 314.

trdila družba Lufthansa in združenje BDF. Družba Lufthansa in združenje BDF sta tudi poudarila, da ocena, predložena v imenu družbe FFHG, ni vključevala nobenega lastnega preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj je vsebovala samo sklic na preskus, ki ga je opravila družba PwC.

(253) Družba Lufthansa in združenje BDF sta poleg tega izpodbijala trditev družbe PwC v zvezi s povečanji kapitala, da so dolgoročna načrtovanja za več kot 30 let in amortizacija naložb v 20 letih običajna poslovna praksa za infrastrukturne naložbe (glej uvodno izjavo 103 sklepa o začetku postopka iz leta 2008). V zvezi s tem sta trdila, da so bile primerjave, ki jih je opravila družba PwC, s koncesijskimi pogodbami z letališči Budimpešta, Da Vinci in Campiano, Sparta in Belfast City popolnoma neutemeljene, saj ni položaj nobenega od teh letališč niti malo primerljiv s položajem družbe FFHG in letališča Frankfurt Hahn. Navedla sta, da je bilo v nasprotju z vsemi letališči, ki jih je navedla družba PwC, letališče Frankfurt Hahn vojaško letališče, ki se je za civilni zračni promet v glavnem začelo uporabljati šele leta 1999 in na katerem se je nato infrastruktura razvijala natančno v skladu s potrebami družbe Ryanair. Zato po mnenju družbe Lufthansa in združenja BDF analiza praga pokritja stroškov ni pravilna, saj se niso upoštevali stroški terminala.

(254) Družba Lufthansa in združenje BDF sta na podlagi sklepa o začetku postopka iz leta 2008 tudi trdila, da je čezmerno nadomestilo za varnostne pristojbine očitno pomenilo državno pomoč. V zvezi s tem sta navedla, prvič, da izvajanje varnostnih pregledov ni bilo oddano z javnim naročilom. Po njunem mnenju pravila o javnem naročanju niso bila upoštevana, tako da se storitev avtomatično ni zagotavljala po najugodnejši ceni. Drugič, družba Lufthansa in združenje BDF sta trdila, da morajo biti v skladu z nemško zakonodajo te varnostne pristojbine namenjene dejanskim in nujnim stroškom. Vendar sta poudarila, da so na letališču Frankfurt Hahn med letoma 2003 in 2008 te pristojbine ostale na enaki ravni, medtem ko je bilo mogoče na drugih letališčih opaziti nihanja prometa.

(255) V nasprotju s pripombami Nemčije v zvezi s pravno oceno sta družba Lufthansa in združenje BDF menila, da je pomoč, ki jo je družbi FFHG dodelila družba Fraport, izvirala iz državnih sredstev. Po njunih navedbah je družba Fraport v vseh svojih letnih bilancah stanja med letoma 2001 in 2006 izrecno priznala, da je zaradi konzorcijskega sporazuma med javnimi delničarji „odvisno podjetje v javni lasti“. V zvezi s tem opozarjata na vrsto znakov, da so bila sredstva družbe Fraport državna sredstva v skladu s sodbo Stardust Marine ([41]) in členom 2(1) (b) Direktive Komisije 2006/111/ES ([42]).

(256) Družba Lufthansa in združenje BDF sta poleg tega menila, da je tudi ravnanje družbe Fraport mogoče pripisati državi. V zvezi s tem sta se sklicevala na znake pripisljivosti, kot je dejstvo, da je skupščina delničarjev družbe FFHG, tj. zvezne dežele Porenje – Pfalška in družbe Fraport, odobrila sklenitev pogodb z družbo Ryanair. Poleg tega sta trdila, da obstaja opazno časovno razmerje med drugim povečanjem kapitala in prošnjo za priznanje skupnega letališkega sistema v letu 2005. Po njunih navedbah so delničarji družbe FFHG v dveh tednih odločili o povečanju kapitala, s katerim so bile rešene finančne težave družbe FFHG, nato pa je Nemčija vložila prošnjo za skupni letališki sistem. Družba Lufthansa in združenje BDF sta torej trdila, da so javni delničarji z novim povečanjem kapitala omogočili to prošnjo.

(257) Družba Lufthansa in združenje BDF sta poleg tega trdila, da ne bi noben vlagatelj v tržnem gospodarstvu financiral družbe FFHG in vložil vanjo, saj v skladu s sodno prakso Sodišča vlagatelj v tržnem gospodarstvu vedno stremi k dobičku. Vlagatelja v tržnem gospodarstvu se ne bi dalo prepričati zgolj z zmanjšanjem izgub, upošteval pa ne bi niti preudarkov socialne ali lokalne politike.

(258) Nazadnje, družba Lufthansa in združenje BDF sta trdila, da sta pomoč, dodeljena družbi FFHG za novo infrastrukturo, in pomoč, dodeljena družbi Ryanair, nezdružljivi z notranjim trgom na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005 in smernic za letalski sektor iz leta 2014. V zvezi s tem sta trdila, da v tem primeru ni bilo preoblikovanja vojaškega letališča, ker je bilo letališče zgrajeno šest let po koncu uporabe v vojaške namene. Poleg tega sta trdila, da letališče Frankfurt Hahn ni razbremenilo letališča Frankfurt na Majni in da je zlasti vprašljivo, ali je prispevalo k razvoju v regiji in ustvarjanju delovnih mest v njej. Po njunem mnenju ta argument nikakor ne bi

([41]) Sodba Stardust Marine, točki 33 in 34.
([42]) Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17).

mogel utemeljiti pomoči, ker so se delovna mesta začela ustvarjati šele leta 1999, tj. šest let po koncu uporabe letališča v vojaške namene. Tudi če bi bilo to sprejeto kot utemeljitev, naj bi bili s številkami, ki jih je družba FFHG navedla v svojih študijah, učinki na gospodarstvo in ustvarjanje delovnih mest popolnoma precenjeni.

(259) Družba Lufthansa in združenje BDF sta poleg tega trdila, da so bili popusti, odobreni z letališkimi pristojbinami za 1–3 ali več milijonov potnikov, diskriminacijski. Navedla sta, da je bila do teh popustov upravičena samo družba Ryanair, saj je bila edini letalski prevoznik, ki je imel toliko potnikov, letališče Frankfurt Hahn pa niti ni imelo zmogljivosti, da bi gostilo še enega letalskega prevoznika, ki bi lahko dosegal tako število potnikov. Tudi dodelitev podpore za trženje je bila po mnenju družbe Lufthansa in združenja BDF diskriminacijska, saj je delež podpore za trženje odvisen od števila potnikov, ki jih je letalski prevoznik že pripeljal na letališče, in števila destinacij, ki jih letalski prevoznik že ponuja na letališču. Ker ti dejavniki nimajo nobene povezave z zneskom podpore za trženje za nove destinacije, bo s tem sistemom družbi Ryanair zagotovljen veliko višji znesek podpore za trženje, ki je po mnenju družbe Lufthansa in združenja BDF neupravičen.

(260) Kar zadeva pomoč za tekoče poslovanje za letališče, sta družba Lufthansa in združenje BDF poudarila, da je očitno, da pristop enojnega obračunavanja, ki se uporablja na letališču Frankfurt Hahn, ne deluje, saj na splošno prihodki ne zadostujejo za kritje izgub. Zato nadomestilo teh izgub s financiranjem družbe FFHG pomeni pomoč za tekoče poslovanje.

(261) Kar zadeva pomoč za družbo Ryanair, sta družba Lufthansa in združenje BDF navedla, da je družba Ryanair prejela ugodnosti na podlagi letaliških pristojbin in pogodb z letališčem Frankfurt Hahn. Trdila sta, da ne bi noben vlagatelj v tržnem gospodarstvu sprejel takih ukrepov, saj letališče Frankfurt Hahn na tej podlagi očitno ni sposobno poslovati donosno. Trdila sta, da je bila družbi Ryanair na podlagi seznamov letaliških pristojbin iz let 2001 in 2006 dodeljena dodatna prednost v obliki dodatnih znižanj, odobrenih glede na skupno število potnikov, ki odpotujejo z letalskim prevoznikom.

(262) Družba Lufthansa in združenje BDF sta trdila, da je, ker je družbo Fraport treba šteti za podjetje v javni lasti, družba FFHG podjetje v javni lasti in zato je treba njena sredstva šteti za državna sredstva. Po njunem mnenju je treba tudi prednosti, ki jih je družba FFHG dodelila družbi Ryanair, pripisati državi, saj pogodba o prenosu dobička in izgube vsebuje tudi pogodbo o nadzoru (*Beherrschungsvertrag*), javni delničarji pa lahko usmerjajo ravnanje družbe FFHG. V zvezi s tem sta trdila, da bi bilo treba upoštevati tudi dejstvo, da je vodja družbe FFHG vedno zaposleni družbe Fraport.

(263) Družba Lufthansa in združenje BDF sta trdila, da ni nobena pomoč za družbo Ryanair združljiva z notranjim trgom. Pogodbe z družbo Ryanair in seznam letaliških pristojbin iz leta 2001 bi bilo treba oceniti neposredno na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe. V zvezi s tem bi bilo treba upoštevati tudi odločbo Komisije v zadevi Charleroi ([43]). Na tej podlagi sta družba Lufthansa in združenje BDF navedla, da pomoči za družbo Ryanair ni bilo mogoče utemeljiti, saj je delno pomenila pomoč za tekoče poslovanje, ki je sploh ni bilo mogoče utemeljiti, delno pa zagonsko pomoč, ki ni imela legitimnega cilja ter ni bila dodeljena pregledno in nediskriminacijsko. Poleg tega sta navedla, da seznam letaliških pristojbin iz leta 2006 ni združljiv s smernicami za letalski sektor iz leta 2005, saj pogoji za združljivost iz točke 79 smernic niso izpolnjeni v zvezi s podporo za trženje in pomočjo za tekoče poslovanje, dodeljeno na podlagi potniških pristojbin. Pojasnila sta, da je to zato, ker je podpora za trženje diskriminacijska, potniške pristojbine pa niso časovno omejene in nimajo spodbujevalnega učinka. Poleg tega je po njunem mnenju vsa pomoč, dodeljena družbi Ryanair, kumulativne narave in zato ni v skladu s pogoji za združljivost. Zato menita, da bi jo bilo treba šteti za nezdružljivo z notranjim trgom.

6.3 *ZDRUŽENJE EVROPSKIH LETALSKIH PREVOZNIKOV (AEA)*

(264) Združenje AEA je navedlo, da dejstvo, da družba FFHG od začetka poslovanja ustvarja izgube in da se čas, ko naj bi se stroški začeli pokrivati, nenehno prelaga, kaže, da je poslovni model v najboljšem primeru tvegan in da se načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu očitno ne spoštuje.

([43]) Zadeva T-196/04, Ryanair proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: sodba Charleroi), ZOdl. 2008, str. II-3643.

(265) Združenje AEA je v zvezi z morebitno pomočjo za družbo Ryanair menilo, da je imela ta pomoč negativne učinke na konkurenčne letalske prevoznike in da so pogodbe z družbo Ryanair pomenile diskriminacijske ukrepe. Po njegovem mnenju so te pogodbe diskriminacijske, saj njihova sklenitev sovpada z začetkom komercialne uporabe letališča, kar pomeni, da je bilo letališče prirejeno glede na potrebe družbe Ryanair.

6.4 *DRUŽBA AIR FRANCE*

(266) Družba Air France je na splošno pripomnila, da zelo podpira ukrepe Komisije v zvezi z državnimi pomočmi v letalskem sektorju. Kar pa izrecneje zadeva položaj na letališču Frankfurt Hahn, se je strinjala s predhodno oceno Komisije, da so ukrepi v korist družb FFHG in Ryanair pomenili državno pomoč. Družba Air France zlasti meni, da tri poslovne pogodbe z družbo Ryanair pomenijo jasen diskriminacijski ukrep, saj niso bili drugim letalskim prevoznikom, ki delujejo v istem letališkem sistemu, nikoli ponujeni enaki pogoji. Zato je sklenila, da so taki ukrepi neizogibno prispevali k precejšnjemu izkrivljanju konkurence med letalskimi prevozniki znotraj EU na notranjem trgu.

6.5 *PRIPOMBE GLEDE UPORABE SMERNIC ZA LETALSKI SEKTOR IZ LETA 2014 ZA OBRAVNAVANO ZADEVO*

6.5.1.1 ***Družba Lufthansa***

(267) Družba Lufthansa je navedla, da pogodbe z družbo Ryanair iz let 1999, 2002 in 2005 pomenijo nezdružljivo državno pomoč, in je v zvezi z njimi predložila dodatne pripombe.

(268) V zvezi s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999 je trdila, da je treba pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v celoti upoštevati stroške za terminal 1 letališča. V podporo temu se sklicuje na izjavo družbe Ryanair na parlamentarnem zaslišanju. Po navedbah družbe Lufthansa je družba Ryanair navedla, da je bilo letališče zgrajeno zanjo. Družba Lufthansa je oporekala temu, da bi bilo mogoče del stroškov terminala pripisati tudi drugim letalskim prevoznikom.

(269) Po mnenju družbe Lufthansa so v preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002 opravila družba PwC, stroški trženja za odprtje novih prog v letu 2002 ocenjeni prenizko. Po njenih navedbah je bilo javno znano, da bo v letu 2002 odprtih najmanj sedem novih prog. Zato je navedla, da je bila podpora za trženje v letu 2002 prenizko ocenjena za najmanj […] EUR.

(270) V zvezi s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2005 je družba Lufthansa navedla, da se napovedi števila potnikov, ki so podlaga za preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2005, zdijo previsoko ocenjene. Navedla je, da je letališče v najslabšem primeru pričakovalo, da bo družba Ryanair med letoma 2006 in 2012 pripeljala 3 milijone potnikov. Vendar pa po mnenju družbe Lufthansa ta pričakovanja niso temeljila na dejanski zavezi družbe Ryanair.

(271) Družba Lufthansa je poleg tega navedla, da sta zvezna dežela Porenje – Pfalška in družba Ryanair leta 2005 sklenili sporazum o trženju, ki ni del sklepa o začetku postopka iz leta 2008 ([44]). Po njenih navedbah je bila s tem sporazumom družbi Ryanair dodeljena podpora za trženje v višini najmanj […] milijonov EUR na leto.

(272) V zvezi s pomočjo letališču za financiranje infrastrukture družba Lufthansa meni, da je infrastruktura namenjena družbi Ryanair, zato se merila za združljivost iz smernic ne uporabljajo.

([44]) Sporazum o trženju iz leta 2005 ni bil niti predmet sklepa o začetku postopka iz leta 2011.

6.5.1.2 ***Organizacija Transport & Environment***

(273) Ta nevladna organizacija je izrazila pripombe, s katerimi je grajala smernice za letalski sektor iz leta 2014 in dosedanje odločitve Komisije v zvezi z letalsko industrijo zaradi njihovih domnevno negativnih učinkov na okolje.

7. **PRIPOMBE NEMČIJE GLEDE PRIPOMB TRETJIH STRANI**

7.1 *PRIPOMBE GLEDE PRIPOMB DRUŽBE RYANAIR*

(274) Nemčija je v zvezi s pripombami družbe Ryanair navedla, da obširno podpirajo in dopolnjujejo njene pripombe z vidika letalskega prevoznika. Po njenem mnenju je v pripombah družbe Ryanair zlasti poudarjeno, da so pogodbe z družbo Ryanair take, kot bi jih sklenil vsak vlagatelj v tržnem gospodarstvu, in da je podobne pogodbe z njo dejansko sklenilo mnogo drugih evropskih letališč.

(275) Nemčija je nadalje poudarila, da so bile letališke pristojbine, kot jih je določila družba FFHG, po mnenju družbe Ryanair v sektorju nizkocenovnih prevoznikov popolnoma običajne in niso bile posebno ugodne za družbo Ryanair.

7.2 *PRIPOMBE GLEDE PRIPOMB DRUŽBE LUFTHANSA IN ZDRUŽENJA BDF*

(276) Kar zadeva pripombe družbe Lufthansa, je Nemčija zavrnila trditev, da so rezultati predložene študije o učinkih letališča Frankfurt Hahn na regionalno gospodarstvo in število ustvarjenih delovnih mest nezanesljivi, in poudarila, da je študija temeljila na dobro utemeljeni ekonomski raziskavi, ki so jo opravili strokovnjaki. Poudarila je, da so številke v študiji seveda napoved in da ne ustrezajo vedno nujno dejansko doseženim številkam, zlasti glede na svetovno gospodarsko krizo. Po njenem mnenju je bila napoved ob objavi realna, zato je družba PwC s predhodnega vidika ugotovila, da je družba FFHG ravnala kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

(277) Nemčija je tudi zavrnila dvome družbe Lufthansa in združenja BDF, da letališče Frankfurt Hahn ne bo postalo donosno. Navedla je, da je treba napoved glede tega, kdaj bo dosežena donosnost, sčasoma morda prilagoditi zaradi več dejavnikov, kot so odločitve podjetja o naložbah in širitvi. Vsekakor je družba PwC predložila zanesljive ocene, da so bili vsi ukrepi, ki se preiskujejo, ekonomsko razumni.

(278) Po mnenju Nemčije je torej trditev družbe Lufthansa in združenja BDF, da ni prave utemeljitve preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, neutemeljena, še zlasti ker družba Lufthansa ni imela dostopa do preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je opravila družba PwC.

(279) V zvezi s povečanjema kapitala je Nemčija navedla, da letališče Frankfurt Hahn ni bilo zaprto; letališče se je namreč za civilni zračni promet uporabljalo od leta 1993 in do tedaj, ko se je vanj vključila družba Fraport. Nemčija pojasnjuje, da letališče Frankfurt Hahn torej ni bilo projekt, namenjen zagotovitvi letališča za družbo Ryanair, kot je trdila družba Lufthansa, ampak je bilo zasnovano kot letališče z nizkocenovnimi prevozniki, ki ga lahko pod enakimi in nediskriminacijskimi pogoji uporabljajo vsi letalski prevozniki. Po njenih trditvah je običajno, da nekateri letalski prevozniki nekatera letališča uporabljajo bolj kot drugi. Sama družba Lufthansa ima tako samo zase terminal na münchenskem letališču.

(280) Nemčija je poleg tega navedla, da pri sistemu podpore za trženje ni bilo diskriminacije. Višina dodeljene podpore za trženje je bila določena razumno in nediskriminacijsko. Edini namen plačila podpore za trženje v obrokih, ki ga grajata družba Lufthansa in združenje BDF, je bil zmanjšati tveganja, če bi bila proga kmalu po odprtju znova ukinjena. Ta nevarnost po trditvah Nemčije ni bila enaka, če je bil letalski prevoznik že prisoten na letališču Frankfurt Hahn in je že imel več kot milijon potnikov. Po navedbah Nemčije ni družba Ryanair od družbe FFHG prejela niti skrivne ali neutemeljene podpore za trženje.

(281) V zvezi z vprašanjem morebitne pomoči iz državnih sredstev je Nemčija trdila, da ni v nasprotju s trditvami družbe Lufthansa in združenja BDF mogoče izpeljati nobenih sklepov iz letnih bilanc stanja družbe Fraport, v katerih je navedla, da je „neodvisno podjetje v javni lasti". Ta izjava je bila v letno finančno poročilo vključena samo zaradi predstavitve razmerja s podjetji in osebami v tesnem odnosu z družbo Fraport, vendar nima posledic za oceno državne pomoči. Iz te izjave nikakor ni mogoče sklepati, da je treba povečanji kapitala pripisati državi.

(282) V zvezi z vprašanjem združljivosti pomoči, dodeljene družbi FFHG, z notranjim trgom je Nemčija navedla, da je trditev družbe Lufthansa in združenja BDF, da se je letališče v civilne namene začelo uporabljati šele šest let po koncu njegove uporabe v vojaške namene, nepravilna in tudi neupoštevna. V civilne namene se je začelo uporabljati takoj leta 1993, infrastruktura za uporabo letališča v civilne namene pa je že bila na njem. Razširitev infrastrukture, da bi bilo letališče pripravljeno za komercialni potniški promet, je bila neizogibna.

(283) Nemčija je zavrnila trditev družbe Lufthansa in združenja BDF, da letališče Frankfurt Hahn ni pomagalo razbremeniti letališča Frankfurt na Majni, in poudarila, da trditve nista utemeljila z dokazi.

(284) Nemčija je zlasti nasprotovala trditvi družbe Lufthansa in združenja BDF, da je vprašljivo, ali so bila z letališčem Frankfurt Hahn ustvarjena številna delovna mesta. V zvezi s tem je trdila, da ni mogoče dvomiti, da je letališče Frankfurt Hahn močno vplivalo na gospodarski in družbeni razvoj strukturno šibke regije v njegovi okolici.

(285) Nemčija je poleg tega zavrnila trditev družbe Lufthansa in združenja BDF, da so imele potniške pristojbine in podpora za trženje diskriminacijske učinke. Zagotovila je, da so bile določene na podlagi ekonomskih razmislekov in izračunov ter da so bile letalskim prevoznikom na voljo enotno in nediskriminacijsko.

(286) Nemčija je nazadnje zavrnila dvome družbe Lufthansa in združenja BDF v zvezi s pristopom enojnega obračunavanja na letališču Frankfurt Hahn. Navedla je, da je bil ta sistem ekonomsko upravičen, kot je pokazal preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je opravila družba PwC, in da letalskih prevoznikov ne bi bilo mogoče privabiti na letališče Frankfurt Hahn, če bi bile potniške pristojbine tako visoke, da bi od začetka zagotavljale njegovo donosno obratovanje.

(287) Kar zadeva trditve družbe Lufthansa in združenja BDF v zvezi s pomočjo, dodeljeno družbi Ryanair na podlagi pogodb z njo iz let 1999, 2002 in 2005, se je Nemčija sklicevala na podrobne preskuse udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki jih je opravila družba PwC, in navedla, da te pogodbe ne morejo pomeniti državne pomoči, saj so v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Po mnenju Nemčije so izračuni, ki sta jih predložila družba Lufthansa in združenje BDF, neverjetni in temeljijo na napačnih podatkih o številu potnikov. Nemčija je znova poudarila, da letališče, kot je Frankfurt Hahn, ne more že od samega začetka poslovati donosno, ampak je to mogoče šele srednje- do dolgoročno.

(288) Nemčija je tudi navedla, da so dvomi družbe Lufthansa in združenja BDF v zvezi z vprašanjem, ali bi bilo mogoče pomoč za družbo Ryanair upravičiti, neutemeljeni. Poleg tega je trdila, da tudi če bi podpora za trženje pomenila prednost za družbo Ryanair, kar pa je po mnenju Nemčije ni, bi bila celo v takem primeru ta pomoč združljiva z notranjim trgom na podlagi meril iz točke 79 smernic za letalski sektor iz leta 2005.

7.3 *PRIPOMBE GLEDE PRIPOMB DRUŽBE AIR FRANCE IN ZDRUŽENJA AEA*

(289) Nemčija je v zvezi s pripombami združenja AEA poudarila, da niso podprte z dokazi. Poleg tega je trdila, da tudi če so obstajali negativni učinki za konkurenčna letališča, kot je navedlo združenje AEA, se ta niso pritožila glede tega niti niso predložila pripomb k sklepu o začetku postopka iz leta 2008.

8. **OCENA – OBSTOJ POMOČI**

(290) V skladu s členom 107(1) Pogodbe je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami".

(291) Merila iz člena 107(1) Pogodbe so kumulativna. Za ugotovitev, ali zadevni ukrep pomeni pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, morajo biti torej izpolnjeni vsi naslednji pogoji. Finančna podpora mora namreč:

(a) biti odobrena s strani države ali iz državnih sredstev;

(b) dajati prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga;

(c) izkrivljati konkurenco ali ustvarjati možnost izkrivljanja konkurence in

(d) vplivati na trgovino med državami članicami.

8.1 *NARAVA POMOČI UKREPOV, ODOBRENIH LETALIŠČU*

8.1.1 UKREP 1: POGODBA O PRENOSU DOBIČKA IN IZGUBE IZ LETA 2001

UPORABA PRAVIL O DRŽAVNI POMOČI ZA LETALIŠČA

(292) Nemčija trdi, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 sklenjena, preden se je za javno financiranje letališč štelo, da pomeni državno pomoč, in ni bila spremenjena, dokler je ni nadomestila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004.

(293) Komisija mora torej najprej ugotoviti, ali so se za pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 ob njeni sklenitvi uporabljala pravila o državni pomoči. V zvezi s tem Komisija opozarja, da ukrep pomoči pomeni obstoječo pomoč v skladu s členom 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999, če je mogoče ugotoviti, da takrat, ko se je začela izvajati, ni bila državna pomoč, pozneje pa je postala pomoč zaradi razvoja skupnega trga in je država članica ni spremenila.

(294) V preteklosti so namreč razvoj letališč pogosto opredeljevala le vprašanja prostorskega načrtovanja ali v nekaterih primerih vojaške zahteve. Delovanje letališč je bilo organizirano kot del javne uprave in ne kot gospodarska dejavnost. Konkurenca med letališči in upravljavci letališč je bila prav tako omejena in se je razvijala postopno. Ob upoštevanju teh razmer je Komisija državno financiranje letališč in letališke infrastrukture nekaj časa obravnavala kot splošni ukrep gospodarske politike, za katerega ni mogoče uporabljati pravil o državni pomoči iz Pogodbe.

(295) Vendar pa se je tržno okolje spremenilo. Splošno sodišče je v sodbi Aéroports de Paris navedlo, da je upravljanje letališča, vključno z zagotavljanjem letaliških storitev letalskim prevoznikom in različnim ponudnikom storitev na letališčih, gospodarska dejavnost ([45]). Zato od izdaje navedene sodbe (12. decembra 2000) upravljanja in gradnje letališč ni več mogoče obravnavati kot nalogo, ki jo v okviru javne politike izvaja uprava in ne spada na področje nadzora državne pomoči.

([45]) Zadeva T-128/98, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929 (potrjena s sodbo Sodišča v zadevi C-82/01 P, Recueil 2002, str. I-9297, točka 75 in navedena sodna praksa).

(296) Splošno sodišče je v sodbi Leipzig/Halle Airport potrdilo, da ni mogoče *a priori* izključiti uporabe pravil o državni pomoči za letališča, saj sta upravljanje letališča in gradnja letališke infrastrukture gospodarska dejavnost ([46]). Ko začne upravljavec letališča opravljati gospodarske dejavnosti, se ne glede na njegov pravni status ali način financiranja šteje za podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe, zato se uporabljajo pravila Pogodbe o državni pomoči ([47]).

(297) Družba FFHG se ukvarja z gradnjo, vzdrževanjem in upravljanjem letališča Frankfurt Hahn. V tem okviru zagotavlja letališke storitve in uporabnikom – ponudnikom komercialnega letalstva in uporabnikom nekomercialnega splošnega letalstva – zaračunava za uporabo letališke infrastrukture, s čimer infrastrukturo izkorišča v komercialne namene. Zato je treba ugotoviti, da družba FFHG od datuma sodbe Aéroports de Paris (tj. 12. decembra 2000) opravlja gospodarsko dejavnost.

(298) Vendar Komisija glede na razvoj (kot je predstavljen v uvodnih izjavah 294 do 296) meni, da so javni organi pred sodbo Splošnega sodišča v zadevi Aéroports de Paris lahko upravičeno menili, da ukrepi financiranja v zvezi z letališči ne pomenijo državne pomoči in jih zato ni treba priglasiti Komisiji. Komisija torej ne more na podlagi pravil o državni pomoči dvomiti o posameznih ukrepih financiranja (ki niso bili odobreni na podlagi sheme pomoči ([48])), ki so bili dokončno sprejeti pred sodbo Aéroports de Paris.

(299) Komisija mora torej oceniti, prvič, ali je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 sklenjena pred sodbo Aéroports de Paris (12. december 2000) in, drugič, ali je bil navedeni ukrep pozneje spremenjen.

(300) Pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 je bila nepreklicno dogovorjena 31. avgusta 1999, potrjena pa v notarskem zapisu z dne 24. novembra 2000. Komisija zato meni, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 nepreklicno sklenjena pred sodbo Aéroports de Paris. Poleg tega pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 ni bila spremenjena, dokler ni bila nadomeščena s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2004.

(301) Javni organi so torej takrat lahko upravičeno menili, da pogodba o prenosu dobička in izgube za kritje letnih izgub družbe FFHG ne pomeni državne pomoči.

SKLEPNA UGOTOVITEV

(302) Komisija glede na premisleke iz uvodne izjave 292 in naslednjih ugotavlja, da so lahko javni organi ob sklenitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 upravičeno menili, da pogodba o prenosu dobička in izgube za kritje letnih izgub družbe FFHG ne pomeni državne pomoči.

8.1.2 UKREP 2: POVEČANJE KAPITALA IZ LETA 2001

(303) Družba Fraport in zvezna dežela Porenje – Pfalška sta leta 2001 povečali kapital družbe FFHG za 27 milijonov EUR. Družba Fraport je prispevala 19,7 milijona EUR, zvezna dežela Porenje – Pfalška pa 7,3 milijona EUR. Povečanje kapitala je najprej 14. decembra 2001 odobril nadzorni odbor družbe Fraport (kar zadeva njen prispevek), nato pa je bilo odobreno z resolucijo delničarjev družbe FFHG z dne 9. januarja 2002 ([49]). Povečanje kapitala, ki sta ga izvedli družba Fraport in zvezna dežela, je začelo veljati 9. januarja 2002.

([46]) Zadeva T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH in Mitteldeutsche Flughafen AG proti Komisiji, ZOdl. 2011, str. II-1311, zlasti točki 105 in 106.

([47]) Glej zlasti Odločbo Komisije z dne 17. junija 2008 v zadevi C-29/08, Letališče Frankfurt-Hahn – Morebitna državna pomoč letališču in pogodba z družbo Ryanair (UL C 12, 17.1.2009, str. 6), točke 204–208; Sklep Komisije z dne 21. marca 2012 v zadevi C 76/2002, Letališče Charleroi – Morebitna državna pomoč letališču in družbi Ryanair (UL C 248, 17.8.2012, str. 1).

([48]) Člen 1(d) Uredbe (ES) št. 659/1999 določa, da „shema pomoči' pomeni vsak akt, na podlagi katerega je mogoče brez nadaljnjih izvedbenih ukrepov dodeliti individualno pomoč podjetjem, opredeljen[i]m v aktu na splošen in abstrakten način, in kateri koli akt, na podlagi katerega je mogoče dodeliti pomoč, ki ni povezana z določenim projektom, enemu ali več podjetjem za nedoločen čas in/ali v nedoločenem znesku".

([49]) Poročilo o statusu družbe FFHG iz leta 2002, stran 5.

8.1.2.1 ***Pojem podjetje in gospodarska dejavnost***

(304) Kot je bilo analizirano v uvodni izjavi 293 in naslednjih, je treba družbo FFHG od 12. decembra 2000 šteti za podjetje, ki opravlja gospodarsko dejavnost v smislu člena 107(1) Pogodbe.

8.1.2.2 ***Državna sredstva in pripisljivost***

(305) Da bi zadevni ukrepi pomenili državno pomoč, se morajo financirati iz državnih sredstev, odločitev o odobritvi ukrepa pa mora biti mogoče pripisati državi.

(306) Pojem državna pomoč se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ([50]). Za uporabo člena 107(1) Pogodbe so sredstva lokalnih organov državna sredstva ([51]). S tega vidika Komisija v skladu s svojo ustaljeno prakso meni, da se vsa sredstva javnega podjetja ne glede na to, ali slednje ustvarja izgubo ali dobiček, štejejo za državna sredstva ([52]).

Delež zvezne dežele Porenje – Pfalška v povečanju kapitala iz leta 2001

(307) Zvezna dežela Porenje – Pfalška je svoj delež v povečanju kapitala iz leta 2001 financirala neposredno iz svojega splošnega proračuna. Zato je mogoče ugotoviti, da se je navedeni ukrep financiral iz državnih sredstev in ga je tudi mogoče pripisati državi.

Delež družbe Fraport v povečanju kapitala iz leta 2001

Državna sredstva

(308) Po mnenju Nemčije deleža družbe Fraport v povečanju kapitala iz leta 2001 ni mogoče opredeliti kot financiranje iz državnih sredstev, saj je bila takrat družba Fraport neodvisna delniška družba zasebnega prava, uvrščena na borzo, javni organi pa niso izvajali stalnega nadzora nad njenimi sredstvi.

(309) V skladu s sodno prakso je treba sredstva podjetja šteti za državna sredstva, če lahko država z izvajanjem nadzora nad takimi podjetji usmerja uporabo njegovih sredstev ([53]).

(310) Komisija meni, da je v obravnavanem primeru država v vseh bistvenih trenutkih neposredno ali posredno nadzorovala zadevna sredstva. Komisija opozarja, da je bila družba Fraport takrat, ko je bilo nepreklicno odločeno o povečanju kapitala iz leta 2001, v večinski javni lasti. Pred 11. junijem 2001 je bilo 100 % delnic družbe Fraport v lasti javnih delničarjev ([54]). Družba Fraport se je 11. junija 2001 uvrstila na borzo in 29,71 % njenih delnic je bilo prodanih zasebnim delničarjem. Po tem je imela zvezna deleža Hessen 32,04 % delnic, družba Stadtwerke Frankfurt am Main GmbH (v 100-odstotni lasti občine Frankfurt na Majni) jih je imela 20,47 %, Zvezna republika Nemčija pa 18,32 %.

(311) Tako je bilo med 11. junijem 2001 in 26. oktobrom 2005 70,29 % delnic družbe Fraport v lasti javnih delničarjev, tako da jo je bilo mogoče šteti za javno podjetje v smislu člena 2(b) Direktive 2006/111/ES. Prav tako je dejstvo, da je bila večina delnic družbe Fraport v lasti javnih organov, pomenilo, da so ti lahko odločilno vplivali nanjo.

(312) Komisija zato meni, da bi vsaka kapitalska injekcija, odobrena iz sredstev družbe Fraport, pomenila izgubo državnih sredstev in posledično prenos državnih sredstev.

([50]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (Stardust Marine), Recueil 2002, str. I-4397.
([51]) Združeni zadevi T-267/08 in T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, ZOdl. 2011, še neobjavljeni, točka 108.
([52]) Glej na primer Odločbo Komisije C 41/2005, Madžarski nasedli stroški (UL C 324, 21.12.2005, str. 12), in nadaljnja sklicevanja.
([53]) Sodba Stardust Marine, točki 52 in 57.
([54]) Zvezna deleža Hessen je imela 45,24 % delnic družbe Fraport, družba Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (v 100-odstotni lasti občine Frankfurt na Majni) jih je imela 28,89 %, Zvezna republika Nemčija pa 25,87 %.

Pripisljivost državi

(313) Vendar je Sodišče tudi odločilo, da tudi če lahko država nadzoruje javno podjetje in njegovo poslovanje, ni mogoče samodejno predpostavljati, da se ta nadzor v konkretnem primeru dejansko izvaja. Javno podjetje lahko glede na stopnjo samostojnosti, ki mu jo omogoča država, deluje bolj ali manj neodvisno.

(314) Zato zgolj dejstvo, da je javno podjetje pod državnim nadzorom, ne zadostuje za to, da bi se za ukrepe zadevnega podjetja, kot je financiranje družbe FFHG na podlagi povečanja kapitala iz leta 2001, štelo, da so pripisljivi državi. Preučiti je treba tudi, ali je treba za javne organe šteti, da so bili tako ali drugače vključeni v sprejetje tega ukrepa. Sodišče je v zvezi s tem navedlo, da se lahko državi pripiše ukrep pomoči, ki ga je sprejelo javno podjetje, na podlagi sklopa kazalnikov, ki izvirajo iz okoliščin v zadevi, in okoliščin, v katerih je bil sprejet ukrep ([55]).

(315) Taki kazalniki so lahko vključenost podjetja v okvir javne uprave, narava njegovih dejavnosti in izvajanje teh dejavnosti na trgu v splošnih pogojih konkurence z zasebnimi izvajalci, pravni status podjetja (glede na to, ali zanj velja javno pravo ali običajno pravo družb), intenzivnost nadzora, ki ga izvajajo javni organi nad upravo podjetja, ali kateri koli drug kazalnik, ki v posameznem primeru kaže na vključenost javnih organov v sprejemanje ukrepa ali majhno verjetnost njihove nevključenosti, pri čemer se upoštevajo tudi obseg ukrepa, njegova vsebina ali pogoji, ki jih zajema ([56]).

(316) Kot je navedeno v uvodni izjavi 135 in naslednjih, je Nemčija trdila, da ukrepov, ki jih je v zvezi z letališčem Frankfurt Hahn sprejela družba Fraport, ni mogoče pripisati državi. V zvezi s tem se je sklicevala zlasti na člen 76 AktG in sodbe na podlagi nemškega prava, v skladu s katerimi ima upravni odbor *Aktiengesellschaft* široko diskrecijsko pravico za ukrepanje v zvezi z vsakodnevnim poslovanjem družbe in v tem smislu ukrepa neodvisno od svojih delničarjev.

(317) Nemčija se je sklicevala tudi na sodbo nemškega zveznega sodišča (*Bundesgerichtshof*), v kateri je to opozorilo, da javni delničarji niso mogli vplivati na posamezne odločitve, sprejete v okviru vsakodnevnega poslovanja, ampak so lahko zagotavljali samo splošni okvir in smernice za družbo Fraport. Po mnenju Nemčije je bila ta posebna narava *Aktiengesellschaft* priznana tudi v zvezi s pravom EU o javnih naročilih v sodbi Sodišča v zadevi Stadtwerke Brixen AG ([57]).

(318) Nemčija je torej glede vključenosti javnih delničarjev v odločanje na generalni skupščini delničarjev trdila, da glasovanje skupščine delničarjev ni pomenilo nič več kot uresničevanje zakonitih pravic in obveznosti, ki so jih imeli kot delničarji. Nemčija je tudi zavrnila mnenje, da je obstajal kateri od drugih znakov iz sodbe Stardust Marine, navedenih v uvodni izjavi 315.

(319) Komisija najprej poudarja, da dejstvo, da je podjetje v državni lasti pravna oseba zasebnega prava, ob upoštevanju avtonomije, ki mu jo lahko daje taka pravna oblika, samo po sebi ne zadostuje za to, da se izključi pripisljivost njegovih dejanj državi ([58]). Ni mogoče razlikovati med primeri, v katerih pomoč neposredno dodeli država, in tistimi, v katerih jo dodelijo javni ali zasebni organi, ki jih država ustanovi ali imenuje za upravljanje pomoči ([59]).

(320) Komisija poleg tega ugotavlja, da se sodba, ki jo je leta 1999 izdalo nemško *Bundesgerichtshof* ([60]), nanaša na kazenski postopek. V navedenem postopku je bilo vprašanje na zadnji stopnji, ali je mogoče nekdanjega

([55]) Sodba Stardust Marine, točki 52 in 57.
([56]) Sodba Stardust Marine, točki 55 in 56.
([57]) Zadeva C-458/03, Stadtwerke Brixen AG, ZOdl. 2005, str. I-8585, točka 67.
([58]) Zadeva T-442/03, SIC – Sociedade Independente de Comunicação proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-1161, točka 100.
([59]) Sklep Komisije 2014/273/EU z dne 19. septembra 2012 o ukrepih v korist podjetja ELAN d.o.o., SA.26379 (C 13/10) (ex NN 17/10), ki ju je izvedla Slovenija (UL L 144, 15.5.2014, str. 1), uvodna izjava 99.
([60]) Urteil vom 3.3.1999, Az. 2StR 437-98, NJW 1999, 2378.

zaposlenega družbe Fraport obtožiti kaznivega dejanja „korupcije zaposlenega“ ali „korupcije javnega uslužbenca“, tako da se je pojavilo vprašanje, ali je treba družbo Fraport v skladu z nemškim kazenskim zakonikom ([61]) šteti za „drugo upravo“. Zadeva ni torej nikakor povezana z vprašanjem, ali je mogoče na podlagi pravil o državni pomoči dejanje družbe Fraport šteti za pripisljivo državi, ampak je z njo pojasnjeno samo, da zaposleni družbe Fraport ni javni uslužbenec in da družbe Fraport ni mogoče šteti za del javne uprave v smislu nemškega kazenskega zakonika.

(321) Komisija tudi v zvezi z drugo sodbo Bundesgerichtshof, ki jo je navedla Nemčija ([62]), ugotavlja, da se je tako kot zadeva Parking Brixen ([63]) nanašala na merilo javnega nadzora nad podjetjem v smislu pravil Unije o javnem naročanju. Ne nanaša se na vprašanje pripisljivosti na podlagi zakonodaje o državni pomoči.

(322) Poleg tega lahko upravni odbor *Aktiengesellschaft* pri sprejemanju dnevnih poslovnih odločitev sicer deluje neodvisno od svojih javnih delničarjev, vendar se družba Fraport zaradi svoje delničarske sestave (več kot 70 % javnih delničarjev) in konzorcijskega sporazuma med njenimi javnimi delničarji vseeno šteje za „odvisno podjetje v javni lasti“ ([64]) (kot je navedeno v vseh letnih finančnih poročilih med letoma 2001 in 2006).

(323) Poleg tega več dejavnikov kaže, da je treba povečanje kapitala iz leta 2001 dejansko pripisati državi.

(324) Prvič, Komisija meni, da povečanja kapitala iz leta 2001 ni mogoče upoštevati zunaj okoliščin, ampak ga je treba obravnavati glede na tedanji politični in pravni položaj družbe Fraport. Navedene okoliščine in dejstva jasno kažejo, da ukrep brez vključenosti države ne bi bil sprejet.

(325) Glede na zapisnik seje nadzornega odbora družbe Fraport z dne 26. septembra 1997 so organi zvezne dežele Porenje – Pfalška družbi Fraport predlagali, naj se vključi v letališče Frankfurt Hahn, ker je „želela zvezna dežela Porenje – Pfalška z vključitvijo [družbe Fraport] v [družbo FFHG] okrepiti razvoj priložnosti za zaposlovanje in ker je pričakovala povečanje zračnega prometa“. Potem ko je družba Fraport 1. januarja 1998 postala delničarka družbe FFHG s 64-odstotnim deležem, se je glede na zapisnik seje nadzornega odbora z dne 10. maja 1999 „vlada zvezne dežele Porenje – Pfalška obrnila na predsednika vlade zvezne dežele Hessen s prošnjo za večjo zavezo [družbe Fraport] na [letališču] Hahn“. Družba Fraport naj bi za ta namen prevzela delnice, ki jih je v letališču še vedno imel holding Hahn (glej uvodno izjavo 17). V zapisniku je nadalje navedeno, da se družba Fraport ne bi smela kaznovati, „če ne doseže regionalnih političnih ciljev, npr. števila priložnosti za zaposlitev,“ in da „so se med družbo Fraport in zvezno deželo začela pogajanja o točkah razprave“. Nazadnje je v zapisniku navedeno, da „bi bilo treba javna sredstva čim bolj uporabiti“ za razvoj letališča in da je za pospešitev postopka zbiranja teh sredstev „zvezna dežela Porenje – Pfalška na ministrstvu za gospodarstvo ustanovila delovno skupino, katere članica je tudi družba Fraport“.

(326) Navedeni zapisnik kaže, da sta zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen družbo Fraport uporabljali kot sredstvo za uresničevanje regionalnih in strukturnih političnih ciljev, na primer ustvarjanje več delovnih mest v regiji.

(327) Ker je bila družba Fraport takrat še vedno podjetje v javni lasti, je imel njen nadzorni odbor, katerega člane so v veliki večini (vsaj polovico nadzornega odbora) imenovali javni delničarji, pooblastilo, da odobri osnovni sporazum z dne 31. avgusta 1999 (*Grundlagenvereinbarung*) ([65]) in da dovoljenje upravnemu odboru za sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 ([66]). Poleg tega je skupščina delničarjev družbe Fraport nato sprejela resolucijo z dne 3. maja 2000, s katero je upravnemu odboru dovolila, da z družbo FFHG sklene pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 ter jo s tem obveže glede projekta družbe FFHG najmanj do

([61]) V skladu s členom 11(1)(2)(c) *Strafgesetzbuch*.
([62]) Urteil vom 3.7.2008, Az. I ZR 145/05, WRP 2008, 1182, 1186.
([63]) Zadeva C-458/03, Stadtwerke Brixen AG, ZOdl. 2005, str. I-8585, točka 67.
([64]) Glej letna finančna poročila (*Geschäftsbericht*) družbe Fraport iz let 2001–2006, objavljena na http://www.fraport.de/de/investor-relations/termine-und-publikationen/publikationen.html. Glej zlasti *Geschäftsbericht* 2001, str. 46; *Geschäftsbericht* 2002, str. 66; *Geschäftsbericht* 2003, str. 54; *Geschäftsbericht* 2004, str. 80; *Geschäftsbericht* 2005, str. 64; *Geschäftsbericht* 2006, str. 72.
([65]) Osnovni sporazum med družbo Fraport in zvezno deželo Porenje – Pfalška z dne 31. avgusta 1999.
([66]) Sklenitev osnovnega sporazuma je odobril nadzorni odbor na seji 1. oktobra 1999.

leta 2005. Ker je bila za navedeno resolucijo potrebna večina glasov, ki so predstavljali vsaj tri četrtine delniškega kapitala, udeleženega na glasovanju, in ker so imeli javni organi takrat 100 % delnic (glej uvodno izjavo 305), so navedeno resolucijo dejansko sprejeli javni organi.

(328) Zvezna dežela Porenje – Pfalška je kot pogoj za podporo in javno financiranje prav tako določila sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2001, kot je razvidno iz osnovnega sporazuma z dne 31. avgusta 1999 ([67]).

(329) Družba Fraport je bila torej na podlagi politične vključenosti dveh zveznih dežel, ki sta bili vključeni neposredno na politični ravni in posredno prek nadzornega odbora ter kot javni delničarki družbe Fraport, vključena v družbo FFHG ter je podpisala pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 za prevzem izgub družbe FFHG najmanj do leta 2005.

(330) Poleg tega je bilo v členu 13 statuta družbe FFHG ([68]) navedeno, da bodo morali do 31. decembra 2027 vsako prodajo delnic enega od delničarjev drugi delničarji pisno odobriti. Ker je imela družba FFHG takrat samo dva delničarja, tj. družbo Fraport in zvezno deželo Porenje – Pfalška, je to pomenilo, da je družba Fraport za prodajo svojih delnic potrebovala pisno soglasje zvezne dežele Porenje – Pfalška. To je dejansko pomenilo, da bi lahko zvezna dežela družbi Fraport preprečila izstop iz projekta družbe FFHG.

(331) Že leta 2001, ko je bilo obravnavano povečanje kapitala iz leta 2001, se je zdelo, da se vodstvo družbe FFHG neposredno pogaja z zveznima deželama Hessen in Porenje – Pfalška ([69]). Navesti je treba, da zvezna dežela Hessen tedaj še ni bila delničarka družbe FFHG, ampak je bila delničarka družbe Fraport (v kateri je imela 45,2-odstotni delež).

(332) V tem političnem in pravnem okviru je nato januarja 2001 ([70]) postalo jasno, da so za to, da bi družba FFHG postala donosna, nujno potrebne dodatne naložbe v družbo FFHG.

(333) Poleg tega je zvezna dežela Porenje – Pfalška neposredno prepričala družbo Fraport, naj sprejme povečanje kapitala iz leta 2001. V predlogu za sejo nadzornega odbora z dne 20. junija 2001 je navedeno, da je glede na povečanje kapitala v višini 27 milijonov EUR v povezavi z razvojem letališča Frankfurt Hahn zvezna dežela Porenje – Pfalška kot delničarka vztrajala, da so naložbe, ki naj bi se financirale s povečanjem kapitala iz leta 2001, pogoj za nadaljevanje naložb v javno infrastrukturo, na primer za izgradnjo ceste, ki vodi do letališča Frankfurt Hahn, v višini približno […] milijonov EUR.

(334) V zvezi s tem je komisija za prevzeme pri nadzornem odboru družbe Fraport 23. novembra 2001 na seji o povečanju kapitala iz leta 2001, torej manj kot en mesec, preden je nadzorni odbor odobril povečanje kapitala iz leta 2001, navedla, da se družba Fraport takrat ni mogla umakniti iz družbe FFHG, ker „ni bilo mogoče pričakovati, da se bo zvezna dežela Porenje – Pfalška strinjala s tem“ ([71]).

(335) Komisija zato meni, da je treba povečanje kapitala iz leta 2001 pripisati državi.

8.1.2.3 ***Gospodarska prednost***

(336) Prednost v smislu člena 107(1) Pogodbe je vsaka gospodarska korist, ki je podjetje ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji, tj. brez posredovanja države ([72]). Pomemben je le učinek ukrepa na podjetje, ne pa vzrok ali cilj posredovanja države ([73]). Prednost pomeni vsako izboljšanje finančnega položaja podjetja zaradi posredovanja države.

([67]) Osnovni sporazum med družbo Fraport in zvezno deželo Porenje – Pfalška z dne 31. avgusta 1999, glej točki 4 in 5.
([68]) Člen 13 statuta družbe FFHG z dne 29. novembra 2001 z naslovom *Verfügung über Geschäftsanteile* (tj. razpolaganje z deleži).
([69]) Zapisnik seje komisije za prevzeme pri nadzornem odboru z dne 30. maja 2001.
([70]) Dokumenti, predloženi upravnemu odboru (*Vorstandsvorlage*), o gospodarskem razvoju družbe FFHG z dne 14. maja 2001; glej tudi zapisnik seje komisije za prevzeme pri nadzornem odboru z dne 30. maja 2001; glej tudi analizo skupine BCG o možnostih družbe FFHG z dne 14. februarja 2001, str. 10.
([71]) Predlog resolucije za nadzorni odbor družbe Fraport z dne 23. novembra 2001.
([72]) Zadeva C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) in drugi proti La Poste in drugim, Recueil 1996, str. I-3547, točka 60, in zadeva C-342/96, Kraljevina Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. I-2459, točka 41.
([73]) Zadeva 173/73, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1974, str. 709, točka 13.

(337) Poleg tega „kapital, ki ga država da neposredno ali posredno na voljo podjetju v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim pogojem, ne more veljati za državno pomoč“ ([74]). Da bi Komisija v tem primeru ugotovila, ali je družba FFHG zaradi povečanja kapitala iz leta 2001 pridobila prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi, mora primerjati ravnanje javnih organov, ki zagotavljajo neposredna nepovratna sredstva za naložbe in kapitalske injekcije, in ravnanje udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po dolgoročnih možnostih donosnosti ([75]).

(338) Pri oceni se ne smejo upoštevati pozitivni vplivi na gospodarstvo regije, v kateri je letališče, saj je Sodišče pojasnilo, da je za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu pomembno vprašanje, „ali bi v podobnih okoliščinah zasebni delničar ob upoštevanju predvidljivih možnosti donosa ter ne glede na socialne dejavnike, dejavnike regionalne politike in sektorsko problematiko vpisal zadevni kapital“ ([76]).

(339) Sodišče je v sodbi Stardust Marine navedlo, da je „[…] za preučitev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se ugotovi gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli presoja na podlagi poznejših razmer“ ([77]).

(340) Poleg tega je Sodišče v zadevi EDF razsodilo, da „[…] ekonomske ocene, izvedene po dodelitvi take prednosti, naknadna ugotovitev dejanskega donosa naložbe, ki jo izvede zadevna država članica, ali naknadne utemeljitve dejansko uporabljenega postopka ne morejo zadostovati za dokaz, da je ta država članica predhodno ali istočasno s to dodelitvijo tako odločitev sprejela kot delničarka“ ([78]).

(341) Da bi Komisija lahko uporabila načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, se mora postaviti v obdobje, ko je bila sprejeta odločitev o povečanju kapitala družbe FFHG. Oceno mora načeloma opreti tudi na informacije in predpostavke, ki so bile javnim delničarjem družbe FFHG na voljo ob sprejetju odločitve o zadevnem finančnem dogovoru.

(342) Komisija priznava, da bodo zadevna država članica in zadevni izvajalci dejavnosti v zvezi s finančno ureditvijo, sklenjeno pred veliko leti, morda težko zagotovili popolne dokaze iz zadevnega obdobja, in bo to upoštevala pri uporabi zadevnega merila v tej zadevi.

(343) Nemčija navaja, da so delničarji družbe FFHG odločitev o dokapitalizaciji sprejeli na podlagi več dokumentov, ki so jih sestavili družbi FFHG in Fraport ter zunanji svetovalci, kar dokazuje upravičenost odločitve.

(344) Čeprav drži, da je bil pripravljen dolgoročni načrt za naložbe v družbo FFHG za obdobje 2001–2015, sta ob povečanju kapitala iz leta 2001 svetovalca družbe Fraport, tj. skupina BCG in strateški oddelek, menila, da so z naložbo povezana velika tveganja, ker bi družba FFHG letni dobiček v višini […] EUR na podlagi predpostavk o nesorazmerno veliki rasti dosegla šele leta 2015. V tem okviru je mogočih več ugotovitev v zvezi s časom povečanja kapitala iz leta 2001 in informacijami, ki so bile na voljo takrat, ko sta se za ta ukrep odločili zvezna dežela Porenje – Pfalška in družba Fraport.

(345) Odločitev o dokapitalizaciji družbe FFHG je bila sprejeta ob upoštevanju poslabšanja finančnega položaja letališča leta 2001. Januarja 2001 je bilo predstavljeno poročilo o ekonomskem položaju družbe FFHG. V njem je bilo ugotovljeno, da se splošni ekonomski položaj zelo slabša, čeprav so bili predhodni cilji, ki si jih je družba Fraport zastavila za družbo FFHG, doseženi hitro in se število potnikov povečuje, saj sta dve od glavnih strank družbe FFHG (Malaysian Airlines Cargo in MNG Airlines) preusmerili svoje dejavnosti z letališča Frankfurt Hahn ali zmanjšali dejavnosti na njem. V teh okoliščinah je družba Fraport skupino BCG in strateški oddelek pooblastila za izdelavo strategije za družbo FFHG. Poročilo skupine BCG kaže, da donosnosti naložb v družbo FFHG niti v primeru nesorazmerne rasti ni mogoče pričakovati do leta 2015. Da so predpostavke o taki rasti nerealne, je

([74]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (Stardust Marine), Recueil 2002, str. I-4397, točka 69.
([75]) Zadeva C-305/89, Italija proti Komisiji (Alfa Romeo), Recueil 1991, str. I-1603, točka 23; zadeva T-296/97, Alitalia proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3871, točka 84.
([76]) Zadeva 40/85, Belgija proti Komisiji, Recueil 1986, str. I-2321.
([77]) Sodba Stardust Marine, točka 71.
([78]) Zadeva C-124/10 P, Evropska komisija proti Électricité de France (EDF), ZOdl. 2012, še neobjavljena, točka 85.

potrdila tudi družba Interplan ([79]) ([80]). Poleg tega je skupina BCG v poročilu navedla, da na podlagi realnih predpostavk o rasti ni bilo mogoče pričakovati donosnosti izvedenih naložb. V podporo temu je izračunala neto sedanjo vrednost (NSV) naložbe, kot je povzeta v preglednici 19.

Preglednica 19

Izračun donosnosti naložb v družbo FFHG, ki ga je opravila skupina BCG ([1])

Predpostavke ([2])	NSV ([3]) (v EUR)
20-odstotna rast od leta 2005	[…]
10-odstotna rast od leta 2005	[…]
7-odstotna rast od leta 2005	[…]

([1]) Ocena donosnosti, BCG, 14. februar 2001.
([2]) Predpostavljena diskontna stopnja za izračun NSV je bila […] %.
([3]) Neto sedanja vrednost (NSV) kaže, ali donosnost danega projekta presega (oportunitetne) stroške kapitala. Projekt velja za ekonomsko uspešno naložbo, če ima pozitivno neto sedanjo vrednost. Naložbe, ki imajo nižjo donosnost od (oportunitetnih) stroškov kapitala, niso ekonomsko uspešne. (Oportunitetni) stroški kapitala se kažejo v diskontni stopnji.

(346) Poleg tega naj bi bile glede na napovedi prometa, ki jih je pripravil zunanji strokovnjak družbe Fraport, za nadaljnjo rast potrebne dodatne naložbe v infrastrukturo ([81]). Skupni znesek potrebnih naložb je bil ocenjen na […] milijonov EUR, vključeval pa je podaljšanje vzletno-pristajalne steze, vozne steze, letališke ploščadi in druge infrastrukturne ukrepe. Kot je navedla skupina BCG, pa ni bila izvedena nobena podrobna ocena, ki bi podpirala ta obsežni naložbeni načrt. Iz teh razlogov je menila, da naložba vključuje velika tveganja, in je priporočila, naj se porazdelijo z vključitvijo dodatnega vlagatelja oziroma naj se razmisli o prodaji deleža družbe Fraport v družbi FFHG.

(347) Nemčija je za utemeljitev tržne skladnosti povečanja kapitala iz leta 2001 predložila preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je opravila družba PwC. Vendar navedeni dokument ne podpira trditve Nemčije, da so delničarji družbe FFHG ravnali kot preudarni vlagatelji, kot je ocenjeno v uvodni izjavi 348 in naslednjih.

(348) Komisija upošteva dolgoročni poslovni načrt, ki ga je leta 2001 pripravil strateški oddelek družbe Fraport in ki je bil uporabljen kot podlaga za preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je leta 2006 oziroma leta 2008 opravila družba PwC. V navedenem poslovnem načrtu so bili opredeljeni naslednji trije scenariji:

(i) ohranitev obstoječega stanja: družba Fraport ne izvede dodatnih naložb;

(ii) nadomestni scenarij 1: omejene naložbe v podaljšanje vzletno-pristajalne steze na podlagi zelo pesimističnih napovedi prometa, in

(iii) nadomestni scenarij 2: z enakimi naložbami, vendar na podlagi najboljših napovedi prometa.

(349) Družba PwC sicer ni izračunala NSV različnih scenarijev, da bi omogočila primerjavo. NSV, ugotovljena v preglednici 20, kaže, da bi bila $NSV_{2001–2015}$ po vseh scenarijih negativna. Tudi napovedi, ki so podlaga za oceno donosnosti družbe PwC, kažejo, da bi nadomestna scenarija samo na podlagi zelo optimističnih napovedi prometa, tj. ob predpostavljeni nesorazmerno veliki rasti, privedla do izgub, ki bi bile manjše (za […] milijonov EUR) kot pri scenariju ohranitve obstoječega stanja (brez upoštevanja, da bi bila potrebna dodatna naložba v višini […] milijonov EUR). Po najslabšem mogočem scenariju bi bila NSV nadomestnega scenarija celo višja (za […] milijonov EUR) kot po scenariju ohranitve obstoječega stanja.

([79]) Interplan je bil svetovalna družba, ki jo je družba Fraport najela za analizo možnosti prometa na letališču Frankfurt Hahn.
([80]) Zapisnik komisije za prevzeme pri nadzornem odboru družbe FFHG z dne 30. maja 2001.
([81]) SH&E: Študija o možnostih prometa na letališču Frankfurt Hahn, 18. julij 2001.

Preglednica 20

Ocena donosnosti povečanja kapitala iz leta 2001 ([82])

[…]

Vir: Poročilo družbe PwC, 24. oktober 2008, str. 39, in ocena Komisije ([83]).

(350) Nemčija je nadalje trdila, da je bil izstop družbe Fraport obravnavan, vendar ni bil mogoč vsaj do leta 2005, zato se ni upošteval kot možnost. Čeprav je bila družba Fraport zavezana s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001, pa je NSV izgub, ki naj bi nastale od leta 2001 do leta 2005, znašala […] milijonov EUR. Komisija zato meni, da bi kritje izgub družbe FFHG do leta 2005 brez dodatnih naložb stalo manj kot nadaljnje naložbe v letališče.

(351) Poleg tega je treba spomniti, da se je napoved donosnosti naložbe družbe Fraport v družbo FFHG po sprejetju odločitve o sklenitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 (tj. po avgustu 1999) bistveno poslabšala.

(352) Preglednica 21 primerja pričakovane letne rezultate v letih 2001–2010 na podlagi poslovnega načrta družbe FFHG, izdelanega v podporo odločitvi o pogodbi o prenosu dobička in izgube iz leta 2001, in poslovnega načrta družbe FFHG, izdelanega v podporo povečanju kapitala iz leta 2001. Glede na to se je NSV letnih rezultatov družbe FFHG za isto obdobje zmanjšala za približno […] milijonov EUR.

Preglednica 21

Primerjalna ocena letnih rezultatov družbe FFHG na podlagi poslovnega načrta za pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 ter poslovnega načrta za povečanje kapitala iz leta 2001 ([84])

[…]

Vir: Poročilo družbe PwC, 24. oktober 2008, str. 32 in 39, ter ocena Komisije ([85]).

(353) Komisija nadalje ugotavlja, da je bila glede na zapisnik seje nadzornega odbora z dne 16. novembra 2001 obravnavana donosnost povečanja kapitala iz leta 2001. Glede na navedeni zapisnik ni bilo mogoče pričakovati, da bodo naložbe v družbo FFHG – niti vmesne naložbe v višini 27 milijonov EUR – donosne. Navedeno je bilo tudi, da bo družba Fraport vseeno zagotovila „tvegani kapital, da bi zagotovila priložnosti za prihodnost“. Poleg tega je predstavnik zvezne dežele Porenje – Pfalška (Landrat okrožja Rhein-Hunsrück) opozoril, da glede na zapisnik seje nadzornega odbora družbe FFHG v maju 2001 „odločitev družbe Fraport za naložbo v družbo FFHG ne bo odvisna od obetov donosnosti, ampak od soglasja komisije za prevzeme pri nadzornem odboru družbe Fraport, ki je dala soglasje“.

(354) Komisija glede na navedeno ugotavlja, da povečanje kapitala iz leta 2001, ki ga je izvedla družba Fraport, ni bilo odobreno v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in da je bila z njim družbi FFHG dodeljena prednost.

(355) V zvezi s povečanjem kapitala, ki ga je izvedla zvezna dežela Porenje – Pfalška, Komisija ugotavlja, da utemeljitev njegove tržne skladnosti, ki jo navaja Nemčija, temelji na enakih razlogih kot pri družbi Fraport, kar je že bilo obravnavano v uvodni izjavi 344 in naslednjih. Argumenti, navedeni v zvezi s tem, veljajo tudi tukaj.

([82]) Scenarij ohranitve obstoječega stanja, nadomestni scenarij 1 in nadomestni scenarij 2 temeljijo na podatkih, zagotovljenih v poročilu družbe PwC z dne 24. oktobra 2008, str. 39; diskontna stopnja je bila opredeljena v „oceni možnosti“, ki jo je opravila skupina BCG, z dne 14. februarja 2010.

([83]) Komisija je izračunala NSV z uporabo […]-odstotne diskontne stopnje, ki je bila določena v oceni donosnosti skupine BCG. Poleg tega je Komisija opredelila drugo možnost, tj. ohranitev obstoječega stanja (kritje izgub do leta 2005).

([84]) Diskontna stopnja, kot je bila opredeljena v poročilu družbe PwC, 24. oktober 2008, str. 33.

([85]) Komisija je izračunala NSV z uporabo diskontne stopnje, navedene v poročilu družbe PwC.

(356) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, prvič, da je zvezna dežela od leta 1994 že večkrat neuspešno vlagala v družbo FFHG. Drugič, zvezna dežela je pri povečanju kapitala sodelovala pod drugačnimi pogoji kot družba Fraport (med trajanjem pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 ni bilo mogoče pričakovati plačila za njeno naložbo). Tretjič, glede na poročilo o naložbah za zvezno deželo Porenje – Pfalška iz leta 2003 so bili razlog za vlaganje zvezne dežele v letališče Frankfurt Hahn pomembni cilji socialne in strukturne politike, kot sta ustvarjanje novih delovnih mest in izpolnjevanje ciljev prometne politike, in ne razmisleki o donosnosti.

(357) Zato Komisija prav tako ugotavlja, da povečanje kapitala iz leta 2001, ki ga je izvedla zvezna dežela Porenje – Pfalška, ni bilo odobreno v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in da je bila z njim družbi FFHG dodeljena prednost.

8.1.2.4 ***Selektivnost***

(358) Da bi ukrep državne pomoči spadal na področje uporabe člena 107(1) Pogodbe, mora dajati prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Zato se lahko za državno pomoč štejejo le ukrepi v korist podjetjem, s katerimi je prednost dodeljena selektivno.

(359) V obravnavani zadevi sta povečanji kapitala iz leta 2001, ki sta ju izvedli družba Fraport in zvezna dežela Porenje – Pfalška, koristili le družbi FFHG. Obe povečanji kapitala sta bili torej po definiciji selektivni v smislu člena 107 (1) Pogodbe.

8.1.2.5 ***Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino***

(360) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, krepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu Unije, je treba ta podjetja obravnavati kot podjetja, na katera vpliva navedena pomoč. V skladu z ustaljeno sodno prakso ([86]) je za to, da ukrep izkrivlja konkurenco, dovolj, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.

(361) Kot izhaja iz ocene v uvodni izjavi 304, je upravljanje letališča gospodarska dejavnost. Po eni strani si konkurirajo letališča, da bi pritegnila letalske prevoznike in ustrezen zračni promet (potniški in tovorni), po drugi strani pa upravljavci letališč, da bi jim bilo dodeljeno upravljanje določenega letališča. Poleg tega si lahko zlasti v zvezi z nizkocenovnimi prevozniki in ponudniki čarterskih poletov konkurirajo tudi letališča z različnimi gravitacijskimi območji in celo v različnih državah članicah, da bi privabila navedene letalske prevoznike.

(362) Na podlagi velikosti letališča Frankfurt Hahn (glej preglednico 1) in njegove bližine drugim letališčem Unije, zlasti letališčem Frankfurt na Majni, Luxembourg, Zweibrücken, Saarbrücken in Köln-Bonn ([87]), Komisija meni, da so lahko zadevni ukrepi vplivali na trgovino med državami članicami. Z letališča Frankfurt Hahn se opravljajo mednarodni leti na vrsto mednarodnih destinacij, kot so navedene v uvodni izjavi 202. Vzletno-pristajalna steza letališča Frankfurt Hahn je dovolj dolga in letalskim prevoznikom omogoča, da opravljajo lete na mednarodne destinacije.

(363) Poleg tega se letališče Frankfurt Hahn uporablja kot letališče za zračni tovorni promet (glej preglednico 2). V zvezi s konkurenco v zračnem tovornem prometu Komisija navaja, da je tovorni promet običajno bolj mobilen kot potniški promet ([88]). Na splošno se za gravitacijsko območje letališč za tovorni zračni promet šteje, da njegov radij znaša najmanj približno 200 kilometrov in 2 uri vožnje. V zvezi s konkurenco v zračnem tovornem prometu Komisija navaja, da je tovorni promet običajno bolj mobilen kot potniški promet ([89]). Na splošno se za gravitacijsko območje letališč za tovorni zračni promet šteje, da njegov radij znaša najmanj približno 200 kilometrov in 2 uri vožnje. Glede na informacije Komisije akterji v industriji na splošno menijo, da je lahko gravitacijsko območje letališča za tovorni promet še večje, saj naj bi bila za špediterje tovora za uporabo letališča

([86]) Zadeva T-214/95, Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-717.
([87]) Glej oddelek 2.2 zgoraj.
([88]) Tako je letališče Leipzig/Halle konkuriralo letališču Vatry (Francija) za vzpostavitev evropskega vozlišča družbe DHL. Glej sodbo Leipzig/Halle, točka 93.
([89]) Glej opombo 88.

za prevoz tovora na splošno sprejemljiva do poldnevna vožnja s tovornjakom (tj. do 12 ur vožnje s tovornjaki) ([90]). Glede na to Komisija meni, da je zaradi večje nadomestljivosti tovornih letališč v primerjavi s potniškimi letališči, saj zadostuje, da je zračni tovor dostavljen na neko območje, nato pa ga na njegovo končno destinacijo prepeljejo cestni in železniški špediterji, na področju prevoza tovora med drugim večja verjetnost izkrivljanja konkurence in vpliva na trgovino med državami članicami.

(364) Na podlagi argumentov, predstavljenih v uvodnih izjavah 360 do 364, je gospodarska prednost, ki je je bila deležna družba FFHG, na trgu Unije okrepila njen položaj v primerjavi z njenimi konkurenti za opravljanje letaliških storitev. Glede na navedeno je treba za prednost, zagotovljeno družbi FFHG na podlagi povečanja kapitala iz leta 2001, šteti, da je lahko izkrivljala konkurenco in vplivala na trgovino med državami članicami.

8.1.2.6 ***Sklepna ugotovitev***

(365) Povečanje kapitala iz leta 2001 v višini 27 milijonov EUR, ki sta ga izvedli družba Fraport in zvezna dežela Porenje – Pfalška, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

8.1.3 UKREP 3: POVEČANJE KAPITALA IZ LETA 2004 IN UKREP 4: POGODBA O PRENOSU DOBIČKA IN IZGUBE IZ LETA 2004

(366) Leta 2004 se je kapital družbe FFHG povečal za dodatnih 42 milijonov EUR (družba Fraport je vložila 10,21 milijona EUR, zvezna dežela Hessen 20 milijonov EUR, zvezna dežela Porenje – Pfalška pa 11,79 milijona EUR). Zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen sta v to povečanje kapitala privolili leta 2002 pod pogojem, da bo med družbama FFHG in Fraport sklenjena nova pogodba o prenosu dobička in izgube (tj. pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004), ki bo zajemala obdobje do 31. decembra 2014.

(367) Družbi Fraport in FFHG sta 5. aprila 2004 sklenili pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2004. Delničarji družbe Fraport so jo odobrili 2. junija 2004.

8.1.3.1 ***Pojem podjetje in gospodarska dejavnost***

(368) Kot je bilo analizirano v uvodni izjavi 293 in naslednjih, je treba družbo FFHG od 12. decembra 2000 šteti za podjetje, ki opravlja gospodarsko dejavnost v smislu člena 107(1) Pogodbe.

8.1.3.2 ***Državna sredstva in pripisljivost***

Povečanje kapitala iz leta 2004 ter pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 – družba Fraport

(369) Komisija meni, da je treba zato, ker je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 pogoj za povečanje kapitala iz leta 2004 in ker so oba ukrepa odobrili delničarji družbe Fraport na isti skupščini delničarjev, pripisljivost obeh ukrepov oceniti skupaj (kar zadeva prispevek družbe Fraport).

(370) Povečanje kapitala iz leta 2004 ter pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 sta bila potrjena na skupščini delničarjev 2. junija 2004 z 99,992 % glasov delničarjev, navzočih na skupščini.

(371) Nemčija je poleg tega trdila, da je bilo za odobritev odločitve o pogodbi o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 potrebnih 74,994 % glasov na skupščini delničarjev, medtem ko so imeli javni delničarji samo približno 70 % delnic v družbi Fraport in torej dejansko niso mogli nadzorovati odločitev družbe Fraport. V zvezi s tem je treba spomniti, da povečanje kapitala iz leta 2004 ne bi bilo izvedeno, če delničarji družbe Fraport ne bi potrdili pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2004.

([90]) Odgovor letališča Liège na javno posvetovanje o smernicah za letalski sektor iz leta 2014.

(372) Komisija meni, da je imela država kot večinska delničarka pomemben delež pri glasovanju o povečanju kapitala iz leta 2004 ter pogodbi o prenosu dobička in izgube iz leta 2004. Vendar v skladu z AktG pogodba o prenosu dobička in izgube začne veljati šele, ko jo skupščina delničarjev odobri z večino glasov, ki predstavljajo vsaj tri četrtine delniškega kapitala, udeleženega v glasovanju ([91]). Javni organi torej ne bi mogli brez precejšnega sodelovanja zasebnih delničarjev nadzorovati odločitve o izvajanju pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 ter izvedbi povečanja kapitala iz leta 2004, ki ga je izvedla družba Fraport.

(373) Komisija torej ob upoštevanju premislekov iz uvodne izjave 369 in naslednjih meni, da povečanja kapitala iz leta 2004, ki ga je izvedla družba Fraport, ter pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 ni mogoče pripisati državi. Tudi če bi bilo potrjeno, da je treba ta ukrepa pripisati državi, in bi se štela za pomoč, bi bila taka pomoč združljiva z notranjim trgom. V zvezi s tem se uporabljajo tudi spodnji premisleki iz oddelkov 10.3 in 10.4.

Povečanje kapitala iz leta 2004 – zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen

(374) Zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen sta svoja deleža v povečanju kapitala iz leta 2004 financirali iz svojega splošnega proračuna. Ta dela povečanja kapitala iz leta 2004 sta se torej očitno financirala iz državnih sredstev in ju je treba pripisati državi.

8.1.3.3 ***Gospodarska prednost***

(375) Kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 336 in naslednjih, Komisija uporabi načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, da bi preverila, ali je podjetju dodeljena gospodarska prednost. Tudi pri tem veljajo načela v zvezi z uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, navedena v uvodni izjavi 336 in naslednjih.

Uporaba preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu – zvezna dežela Porenje – Pfalška

(376) Nemčija je v zvezi s povečanjem kapitala iz leta 2004, ki ga je izvedla zvezna dežela Porenje – Pfalška, trdila, da je ravnala v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. V utemeljitev je po sklepu o začetku postopka iz leta 2008 predložila preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je leta 2008 opravila družba PwC.

(377) Komisija, prvič, ugotavlja, da zvezna dežela Porenje – Pfalška ni pripravila predhodnega izračuna donosnosti ali izračunala svoje donosnosti naložbe. Nasprotno, zanašala se je na poslovni načrt, ki sta ga pripravili družbi Fraport in FFHG.

(378) Vendar Komisija, drugič, meni, da položaj zvezne dežele ni bil enak položaju delničarjev družbe Fraport. Preglednica 22 prikazuje, da naj bi zvezna dežela Porenje – Pfalška v obdobju 2005–2009 vložila […] milijonov EUR (skupaj […] milijonov EUR), vendar pa naj bi izplačila dividend ali kakršno koli drugo plačilo za svojo udeležbo prejemala šele od leta 2025. Delničarji družbe Fraport pa naj bi vložili […] milijonov EUR in so po negativnih rezultatih v prvih štirih letih pričakovali izplačilo dividend. NSV pričakovanih dividend za obdobje do leta 2025 je znašala […] milijonov EUR z […]-odstotno interno stopnjo donosnosti.

(379) Tretjič, glede na to dolgoročno načrtovanje in dejstvo, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška že večkrat neuspešno vlagala v družbo FFHG, Komisija meni, da se ne bi noben preudaren zasebni vlagatelj v takem položaju, v kakršnem je bila zvezna dežela, odločil vložiti dodaten kapital v družbo FFHG, ne da bi izvedel tudi predhodno oceno občutljivosti.

([91]) Člen 293(1) AktG.

Preglednica 22

Ocena donosnosti povečanja kapitala iz leta 2004, ki ga je izvedla zvezna dežela Porenje – Pfalška

[…]

Vir: Poročilo družbe PwC: zvezna dežela Porenje – Pfalška, 24. oktober 2008, str. 21.

(380) Poleg tega preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu za povečanje kapitala iz leta 2004 ter pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 temelji na pričakovanju precejšnje rasti, kar zadeva letne finančne rezultate družbe FFHG (glej preglednico 23). Te predpostavke o rasti, na katerih temelji preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, so precej višje od tistih, na katerih temelji preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu za povečanje kapitala iz leta 2001. Poleg tega zelo nihajo in so na primer leta 2009 znašale več kot 300 %.

Preglednica 23

Primerjava predvidenih letnih rezultatov družbe FFHG v poslovnih načrtih, ki ju je družba PwC uporabila za preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu za povečanje kapitala iz leta 2001 in povečanje kapitala iz leta 2004

V 1 000 EUR	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Povečanje kapitala iz leta 2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Povečanje kapitala iz leta 2004 – letne spremembe v %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Povečanje kapitala iz leta 2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Povečanje kapitala iz leta 2001 – letne spremembe v %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

V 1 000 EUR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Povečanje kapitala iz leta 2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Povečanje kapitala iz leta 2004 – letne spremembe v %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Povečanje kapitala iz leta 2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Povečanje kapitala iz leta 2001 – letne spremembe v %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: Poročilo družbe PwC, 24. oktober 2008, str. 45, in ocena Komisije ([92])

([92]) Komisija je stopnje rasti izračunala na podlagi predvidenih letnih rezultatov.

(381) Poleg tega je bil glede na poročila o naložbah za zvezno deželo Porenje – Pfalška razlog za naložbo zvezne dežele v letališče Frankfurt Hahn uresničitev pomembnih ciljev socialne in strukturne politike, kot sta ustvarjanje novih delovnih mest in izpolnjevanje ciljev prometne politike, in ne razmisleki o donosnosti. Vendar se socialni in regionalni dejavniki pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu ne morejo upoštevati.

(382) Komisija glede na te posebne dejavnike v zvezi z odločitvijo zvezne dežele Porenje – Pfalška o dokapitalizaciji družbe FFHG (uvodne izjave 376 do 380) meni, da povečanje kapitala iz leta 2004, ki ga je izvedla zvezna dežela Porenje – Pfalška, ni bilo v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in da je bila z njim družbi FFHG dodeljena prednost.

Uporaba preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu – zvezna dežela Hessen

(383) Nemčija je v zvezi z ravnanjem zvezne dežele Hessen trdila, da je bil po mnenju te dežele nadaljnji razvoj letališča Frankfurt Hahn nujen zaradi omejenih možnosti rasti letališča Frankfurt na Majni, ki so med drugim izhajale iz prepovedi nočnih letov. Nemčija je poudarila, da je ta razvoj omogočal celovito izkoriščanje obstoječih priložnosti za rast v okviru dovoljenja letališča Frankfurt Hahn za 24-urno obratovanje v povezavi s predvideno uvedbo letališkega sistema med letališčema Frankfurt na Majni in Frankfurt Hahn. Poleg tega je lahko zvezna dežela Hessen s sodelovanjem v povečanju kapitala iz leta 2004 nadalje podprla razvoj zračnega prometa na območju Rhein-Main.

(384) Prvič, Komisija ugotavlja, da zvezna dežela Hessen ni pripravila posebnega predhodnega izračuna donosnosti. Drugič, podobno kot zvezna dežela Porenje – Pfalška je tudi zvezna dežela Hessen pričakovala, da bo začela izplačila dividend prejemati šele po letu 2025. Tretjič, kljub dolgoročnemu načrtovanju ocena občutljivosti predpostavk ni bila opravljena. Poleg tega pri izvedbi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu ni mogoče upoštevati razlogov zvezne dežele za naložbo v letališče Frankfurt Hahn, kot so razvoj zračnega prometa na območju Rhein-Main ali drugi pomembni preudarki socialne in strukturne politike.

(385) Komisija glede na te posebne dejavnike v zvezi z odločitvijo zvezne dežele Hessen, da postane delničarka družbe FFHG (uvodne izjave 383 do 384), meni, da povečanje kapitala iz leta 2004, ki ga je izvedla zvezna dežela Hessen, ni bilo v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in da je bila z njim družbi FFHG dodeljena prednost.

Sklepna ugotovitev

(386) Komisija glede na navedene premisleke ugotavlja, da je s povečanjema kapitala iz leta 2004, ki sta ju izvedli zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen, družbi FFHG dodeljena prednost.

8.1.3.4 ***Selektivnost***

(387) Ker sta bili povečanji kapitala iz leta 2004, ki sta ju izvedli zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen, izvedeni samo v korist družbe FFHG, sta ta ukrepa torej po definiciji selektivna v smislu člena 107(1) Pogodbe.

8.1.3.5 ***Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino***

(388) Iz istih razlogov, kot so predstavljeni v uvodni izjavi 360 in naslednjih, Komisija meni, da je lahko vsaka selektivna gospodarska prednost, dodeljena družbi FFHG, izkrivljala konkurenco in vplivala na trgovino med državami članicami.

8.1.3.6 ***Sklepna ugotovitev***

(389) Povečanje kapitala iz leta 2004, ki sta ga družbi FFHG odobrili zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(390) Pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2004, na podlagi katere je družba Fraport prevzela vse izgube, nastale družbi FFHG med letoma 2004 in 2009, ter povečanja kapitala iz leta 2004, ki ga je izvedla družba Fraport, ni mogoče pripisati državi. Ker eno od kumulativnih meril iz člena 107(1) Pogodbe ni izpolnjeno, Komisija meni, da pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 ter povečanje kapitala iz leta 2004, ki ga je izvedla družba Fraport, ne pomenita državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(391) Tudi če bi pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 ter povečanje kapitala iz leta 2004 pomenila državno pomoč, bi bila ta pomoč združljiva na podlagi premislekov, predstavljenih v oddelku 10.

8.1.4 UKREP 5: NADOMESTILO DRUŽBI FFHG ZA VARNOSTNE PREGLEDE

8.1.4.1 ***Pojem podjetje in gospodarska dejavnost***

(392) Kot je navedeno v uvodni izjavi 293, čeprav je treba družbo FFHG šteti za podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe, je treba spomniti, da niso vse dejavnosti lastnika in upravljavca letališča nujno gospodarske ([93]).

(393) Sodišče ([94]) je razsodilo, da dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske in ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči. Take dejavnosti lahko vključujejo na primer varnost, kontrolo zračnega prometa, dejavnosti policije, carino itd. Financiranje mora biti strogo omejeno na nadomestilo za stroške, ki nastanejo zaradi teh dejavnosti, in se ne sme uporabiti za financiranje drugih gospodarskih dejavnosti ([95]).

(394) Zato financiranje dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike, ali infrastrukture, ki je neposredno povezana z navedenimi dejavnostmi, na splošno ne pomeni državne pomoči ([96]). Dejavnosti na letališču, kot so kontrola zračnega prometa, policija, carina, gasilci, dejavnosti, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, in naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje navedenih dejavnosti, se na splošno štejejo za negospodarske ([97]).

(395) Vendar javno financiranje negospodarskih dejavnosti, ki so tesno povezane z izvajanjem gospodarske dejavnosti, ne sme povzročiti neupravičene diskriminacije med letalskimi prevozniki in upravljavci letališča. V skladu z ustaljeno sodno prakso je namreč prednost zagotovljena, kadar javni organi prevzamejo breme stroškov, ki jih imajo podjetja pri izvajanju gospodarskih dejavnosti ([98]). Če je torej v nekem pravnem sistemu običajno, da letalski prevozniki ali upravljavci letališča krijejo stroške nekaterih storitev, medtem ko nekaterim letalskim prevoznikom ali upravljavcem letališča, ki zagotavljajo enake storitve po pooblastilu istih javnih organov, ni treba kriti teh stroškov, imajo lahko zadnjenavedeni prednost, čeprav te storitve same po sebi veljajo za negospodarske. Zato je treba opraviti analizo pravnega okvira, ki se uporablja za upravljavca letališča, da se ugotovi, ali morajo v tem pravnem okviru upravljavci letališča ali letalski prevozniki kriti stroške zagotavljanja nekaterih dejavnosti, ki bi lahko bile same po sebi negospodarske, vendar so neločljivo povezane z izvajanjem njihovih gospodarskih dejavnosti.

(396) Nemčija je navedla, da je treba za stroške, ki izhajajo varnostnih pregledov v skladu s členom 8 *Luftsicherheitsgesetz* (zakon o varnosti v zračnem prometu, v nadaljnjem besedilu: LuftSiG), šteti, da spadajo na področje javne politike.

(397) Komisija se strinja, da je mogoče za ukrepe v skladu s členom 8 LuftSiG načeloma šteti, da pomenijo dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike.

(398) Kar zadeva stroške izvajanja takih ukrepov, Nemčija očitno meni, da bodo vse nosili ustrezni javni organi. Vendar Komisija ugotavlja, da se v skladu s členom 8(3) LuftSiG lahko povrnejo samo stroški, povezani z zagotavljanjem in vzdrževanjem prostorov in objektov, ki so potrebni za izvajanje navedenih dejavnosti v skladu s členom 5

([93]) Zadeva C-364/92, SAT Fluggesellschaft proti Eurocontrol, Recueil 1994, str. I-43.
([94]) Zadeva C-118/85, Komisija proti Italiji, Recueil 1987, str. 2599, točki 7 in 8, ter zadeva C-30/87, Bodson proti Pompes funèbres des régions libérées, Recueil 1988, str. 2479, točka 18.
([95]) Zadeva C-343/95, Cali & Figli proti Servizi ecologici porto di Genova, Recueil 1997, str. I-1547; Odločba Komisije N 309/2002 z dne 19. marca 2003; Odločba Komisije N 438/2002 z dne 16. oktobra 2002, Subvencije belgijskim pristaniškim upravam za izvrševanje nalog javne oblasti.
([96]) Odločba Komisije N 309/2002 z dne 19. marca 2003.
([97]) Glej zlasti zadevo C-364/92, SAT Fluggesellschaft proti Eurocontrol, Recueil 1994, str. I-43, točka 30, in zadevo C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati proti Komisiji, ZOdl. 2009, str. I-2207, točka 71.
([98]) Glej med drugim zadevo C-172/03, Wolfgang Heiser proti Finanzamt Innsbruck, ZOdl. 2005, str. I-1627, točka 36 in navedena sodna praksa.

navedenega zakona. Vse druge stroške, ki vključujejo zlasti stroške varnostnih pregledov, mora kriti upravljavec letališča. Kolikor je bila torej družba FFHG z javnim financiranjem, ki ji je bilo dodeljeno, razbremenjena stroškov, ki bi jih običajno morala kriti v mejah, določenih s členom 8(3) LuftSiG, navedeno javno financiranje ni izvzeto iz pregleda na podlagi pravil EU o državni pomoči.

8.1.4.2 ***Državna sredstva in pripisljivost državi***

(399) Ker v tej zadevi zvezna dežela ni samo prenesla prihodkov, pobranih od letalskih prevoznikov za varnostne preglede, na družbo FFHG, so bila zagotovljena sredstva dodeljena iz proračuna zvezne dežele Porenje – Pfalška.

(400) Zato Komisija meni, da se financirajo iz državnih sredstev in jih je tudi mogoče pripisati državi.

8.1.4.3 ***Gospodarska prednost***

(401) Komisija ugotavlja, da se je z zadevnimi ukrepi kril delež stroškov, ki so družbi FFHG nastali v okviru njene gospodarske dejavnosti. Upravljavec letališča mora običajno kriti vse stroške, povezane z gradnjo in upravljanjem letališča (razen tistih stroškov, ki spadajo na področje javne politike in jih upravljavcu letališča v skladu z veljavnim pravnim okvirom običajno ni treba kriti). Zato je s kritjem dela teh stroškov družba FFHG razbremenjena bremena, ki bi ga običajno morala nositi, in ji je torej zagotovljena gospodarska prednost.

8.1.4.4 ***Selektivnost***

(402) Ker so bili zadevni ukrepi odobreni samo družbi FFHG, jih je treba opredeliti kot selektivne po naravi.

8.1.4.5 ***Izkrivljanje konkurence***

(403) Iz istih razlogov, kot so predstavljeni v uvodni izjavi 360 in naslednjih, Komisija meni, da lahko vsaka selektivna gospodarska prednost, dodeljena družbi FFHG, izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

8.1.4.6 ***Sklepna ugotovitev***

Komisija glede na premisleke iz uvodne izjave 392 in naslednjih meni, da javno financiranje, odobreno družbi FFHG, v obsegu, v katerem so plačila zvezne dežele Porenje – Pfalška za varnostne preglede presegala prihodke, pobrane od letalskih prevoznikov, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

8.1.5 UKREP 6: NEPOSREDNA NEPOVRATNA SREDSTVA ZVEZNE DEŽELE PORENJE – PFALŠKA

8.1.5.1 ***Uporaba pravil o državni pomoči za javna nepovratna sredstva, o katerih je bilo odločeno pred letom 2000, in pojem podjetje***

(404) Iz razlogov, navedenih v uvodni izjavi 293 in naslednjih, je treba družbo FFHG od 12. decembra 2000 šteti za podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(405) Nemčija je pojasnila, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška leta 2001 družbi FFHG dodelila […] EUR, da bi podprla nekatere od njenih infrastrukturnih naložb. Vendar so po navedbah Nemčije navedena nepovratna sredstva temeljila na odločitvi, ki je bila sprejeta že leta 1999.

(406) Iz istih razlogov, kot so predstavljeni v uvodni izjavi 293 in naslednjih, Komisija meni, da so lahko javni organi za nepovratna sredstva (kot so opisana v uvodni izjavi 405), o katerih je bilo odločeno pred sodbo Sodišča Aéroports de Paris, upravičeno menili, da financiranje ne pomeni državne pomoči in da ga zato ni treba priglasiti Komisiji. Iz tega sledi, da Komisija o takih nepovratnih sredstvih ne more dvomiti na podlagi pravil o državni pomoči.

(407) Nemčija je poleg tega navedla, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška delno financirala stroške osebja za varnostne preglede v letih 2001 ([…] % skupnih stroškov), 2002 ([…] %), 2003 ([…] %) in 2004 ([…] %).

(408) Kot je ocenjeno v uvodni izjavi 397 in naslednjih, je mogoče za izvajanje varnostnih pregledov (v skladu s členom 8 LuftSiG) načeloma šteti, da pomeni dejavnost, ki spada na področje javne politike. Vendar se lahko v skladu s členom 8(3) LuftSiG povrnejo samo stroški, povezani z zagotavljanjem in vzdrževanjem prostorov in objektov, ki so potrebni za izvajanje navedenih dejavnosti v skladu s členom 5 navedenega zakona. Vendar je v tej zadevi zvezna dežela Porenje – Pfalška prevzela stroške za varnostne preglede, ki jih mora kriti upravljavec letališča. Zato javna podpora, dodeljena družbi FFHG na podlagi financiranja stroškov osebja za varnostne preglede, ni izvzeta iz pregleda na podlagi pravil EU o državni pomoči.

8.1.5.2 ***Državna sredstva in pripisljivost državi***

(409) Komisija meni, da se neposredna nepovratna sredstva financirajo iz državnih sredstev in jih je tudi mogoče pripisati državi.

8.1.5.3 ***Gospodarska prednost***

(410) Komisija ugotavlja, da se je z zadevnimi ukrepi kril delež stroškov, ki so družbi FFHG nastali v okviru njene gospodarske dejavnosti. Upravljavec letališča mora običajno kriti vse stroške, povezane z gradnjo in upravljanjem letališča, vključno s stroški varnostnih pregledov, tako da je s kritjem dela navedenih stroškov družba FFHG razbremenjena bremena, ki bi ga običajno morala nositi, in ji je zagotovljena gospodarska prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji navadno ne bi pridobila.

(411) Poleg tega zadevni ukrepi niso bili vračljivi in niso ustvarili donosov iz naložb. Nemčija ni predložila dokazov, da so bila neposredna nepovratna sredstva družbi FFHG dana na voljo po tržnih pogojih. Poleg tega se ne opira na načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu. Zato Komisija ugotavlja, da je bila z zadevnimi ukrepi, ki jih je zvezna dežela družbi FFHG odobrila po 12. decembru 2000, družbi FFHG dodeljena gospodarska prednost.

8.1.5.4 ***Selektivnost***

(412) Ker so bili zadevni ukrepi odobreni samo družbi FFHG, jih je treba opredeliti kot selektivne po naravi.

8.1.5.5 ***Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino***

(413) Iz istih razlogov, kot so predstavljeni v uvodni izjavi 360 in naslednjih, Komisija meni, da lahko vsaka selektivna gospodarska prednost, dodeljena družbi FFHG, izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

8.1.5.6 ***Sklepna ugotovitev***

(414) Komisija ob upoštevanju premislekov iz uvodne izjave 392 in naslednjih ugotavlja, da so javni organi o neposrednih nepovratnih sredstvih v višini […] milijonov EUR (leta 1997–2000) in […] milijonov EUR (plačana leta 2001) nepreklicno odločili pred sodbo Aéroports de Paris, zato so lahko upravičeno menili, da ne pomenijo državne pomoči.

(415) Komisija meni, da javno financiranje, odobreno družbi FFHG v višini 1,93 milijona EUR (leta 2001–2004), pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

8.1.6 UKREP 12: POVEČANJE LASTNIŠKEGA KAPITALA V VIŠINI […] MILIJONOV EUR

8.1.6.1 ***Razmerje med povečanjem kapitala in finančnimi ureditvami, že izvedenimi v korist družbe FFHG***

(416) Pred oceno, ali povečanje kapitala v višini […] milijonov EUR v korist družbe FFHG pomeni državno pomoč, je treba ugotoviti, ali bi bilo treba to povečanje kapitala in finančne ureditve, predhodno izvedene v korist družbe FFHG, šteti za ločene ukrepe ali en sam ukrep.

(417) Nemčija je trdila, da je povečanje kapitala namenjeno refinanciranju posojil za naložbe v infrastrukturo, k financiranju ali refinanciranju katerih so se javni delničarji nepreklicno zavezali med letoma 1997 in 2012, vendar še niso bila plačana.

(418) Komisija glede na dokaze, ki jih je predložila Nemčija, meni, da je kapitalski vložek namenjen refinanciranju posojil, s katerimi so se med letoma 1997 in 2012 financirale izboljšave infrastrukture na letališču Frankfurt Hahn. Nemčija navaja, da je bila družba FFHG na podlagi odločitve, da bo izvedla te naložbe, upravičena do teh sredstev. Komisija zato meni, da je treba kapitalski vložek v višini […] milijonov EUR oceniti ob upoštevanju predhodnih zavez, ki so jih javni delničarji imeli, ko je bilo odločeno o teh naložbah.

8.1.6.2 ***Sklepna ugotovitev***

(419) Komisija v zvezi s tem in glede na premisleke iz oddelka 8.1.1 ugotavlja, da je družba FFHG od datuma sodbe Aéroports de Paris (tj. 12. decembra 2000) opravljala gospodarsko dejavnost in da je podjetje v smislu člena 107 (1) Pogodbe.

(420) Poleg tega v skladu s premisleki iz oddelkov 8.1.1, 8.1.3 in 8.1.4, ki enako veljajo za navedeni ukrep, Komisija meni, da kapitalski vložek pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, saj vključuje državna sredstva, ga je mogoče pripisati državi in je z njim družbi FFHG dodeljena selektivna gospodarska prednost, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in trgovino med državami članicami.

8.2 *NARAVA POMOČI UKREPOV V ZVEZI Z DRUŽBO RYANAIR IN DRUGIMI LETALSKIMI PREVOZNIKI, KI UPORABLJAJO LETALIŠČE*

8.2.1 SPLOŠNE UGOTOVITVE V ZVEZI Z UPORABO NAČELA UDELEŽENCA V TRŽNEM GOSPODARSTVU

(421) Da se oceni, ali pogodba med letališčem v javni lasti in letalskim prevoznikom slednjemu zagotavlja gospodarsko prednost, je treba preučiti, ali je bila navedena pogodba skladna z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo med letališčem in letalskim prevoznikom je treba oceniti, ali bi na datum sklenitve pogodbe preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval, da bo ta pogodba privedla do večjega dobička, kot bi bil sicer dosežen. Navedeni večji dobiček se meri z razliko med dodatnimi prihodki, za katere se pričakuje, da bodo ustvarjeni s pogodbo (tj. razliko med prihodki, ki bi se dosegli, če bi bila pogodba sklenjena, in prihodki, ki bi se dosegli brez njene sklenitve), in dodatnimi stroški, za katere se pričakuje, da bodo nastali zaradi pogodbe (tj. razliko med stroški, ki bi nastali, če bi bila pogodba sklenjena, in stroški, ki bi nastali brez njene sklenitve), od tako pridobljenih denarnih tokov pa se odšteje ustrezna diskontna stopnja.

(422) V tej analizi je treba upoštevati vse ustrezne dodatne prihodke in stroške, povezane s pogodbo. Različni elementi (popusti na letališke pristojbine, nepovratna sredstva za trženje, druge finančne spodbude) se ne bi smeli ocenjevati ločeno. Kot je navedeno v sodbi Charleroi: „[…] pri uporabi načela zasebnega vlagatelja [je treba]

gospodarski posel […] presojati kot celoto, da bi preverili, ali sta državni subjekt in od njega odvisni subjekt, gledano skupaj, ravnala kot razumna udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija je namreč pri presoji spornih ukrepov dolžna upoštevati vse upoštevne dejavnike in njihov kontekst […]“ ([99]).

(423) Pričakovani dodatni prihodki morajo vključevati zlasti prihodke od letaliških pristojbin ob upoštevanju popustov ter dodatnega prometa, ki naj bi bil ustvarjen s pogodbo, in prihodkov iz neletalskih dejavnosti, ki naj bi bili ustvarjeni s prometom. Pričakovani dodatni stroški morajo vključevati zlasti vse dodatne stroške poslovanja in naložb, ki brez pogodbe ne bi nastali, pa tudi stroške nepovratnih sredstev za trženje in drugih finančnih spodbud.

(424) Komisija v zvezi s tem ugotavlja tudi, da je oblikovanje različnih cen (vključno s podporo za trženje in drugimi spodbudami) običajna poslovna praksa. Vendar bi morale biti takšne politike razlikovanja cen poslovno upravičene ([100]).

(425) Sodišče je v sodbi Stardust Marine odločilo, da je „[…] za preveritev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se oceni gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli ocena na podlagi poznejših razmer“ ([101]).

(426) Da bi lahko Komisija uporabila preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, se mora torej postaviti v obdobje, ko so bile sklenjene zadevne pogodbe med družbo FFHG in družbo Ryanair. Prav tako mora oceno načeloma opreti na informacije, ki so bile upravljavcu letališča na voljo, ko so bile zadevne pogodbe podpisane ali so začele veljati, in razumne predpostavke, ki jih je lahko takrat upošteval.

(427) V točki 63 smernic za letalski sektor iz leta 2014 je določeno, da se dogovori, sklenjeni med letalskimi prevozniki in letališčem, lahko štejejo za skladne s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, kadar s predhodnega vidika postopno prispevajo k donosnosti letališča. To merilo izraža logiko preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, vendar je bilo določeno šele pred kratkim in se bolj kot na splošno poslovanje, kar je bolj običajno pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, nanaša na posamezne dogovore. Komisija zato priznava, da bodo zadevne države članice in zadevni izvajalci dejavnosti v zvezi z dogovori, sklenjenimi pred leti, morda težko zagotovili popolne dokaze iz zadevnega obdobja in bo to v tem primeru upoštevala pri uporabi zadevnega merila.

8.2.1.1 *Izvedljivost primerjave letališča Frankfurt Hahn in drugih evropskih letališč*

(428) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 se obstoj pomoči letalskemu prevozniku, ki uporablja določeno letališče, načeloma lahko izključi, če cena letaliških storitev ustreza tržni ceni ali če je s predhodno analizo, ki temelji na informacijah, na voljo v času, ko je bila pomoč dodeljena, in na tedaj predvidljivih razvojnih trendih, mogoče dokazati, da je bilo za dogovor med letališčem in letalskim prevoznikom mogoče pričakovati, da bo privedel do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku za letališče ([102]).

(429) Komisija v zvezi s tem meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih letališča sklenejo s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne donosnosti ([103]). Razlog za to je, da je danes nezanesljivo, ali se lahko opredeli ustrezno referenčno merilo za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča. Na splošno se lahko uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki temelji na povprečni ceni na drugih podobnih trgih, izkaže za koristno, če je tako ceno mogoče smiselno opredeliti ali

([99]) Zadeva T-196/04, Ryanair proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-3643, točka 59.
([100]) Glej Sklep Komisije 2011/60/EU z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (UL L 27, 1.2.2011, str. 24).
([101]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (Stardust Marine), Recueil 2002, str. I-4397, točka 71.
([102]) Glej točko 53 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([103]) Glej točki 59 in 61 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

izpeljati iz drugih tržnih kazalnikov. Vendar ta način ni enako ustrezen v primeru letaliških storitev, saj se struktura stroškov in prihodkov med letališči običajno zelo razlikuje. Razlog za to je, da so stroški in prihodki odvisni od razvitosti letališča, števila letalskih prevoznikov, ki uporabljajo letališče, njegove zmogljivosti v smislu potniškega prometa, stanja infrastrukture in povezanih naložb, regulativnega okvira, ki se lahko med državami članicami razlikuje, ter morebitnih dolgov ali obveznosti, ki jih je letališče prevzelo v preteklosti ([104]).

(430) Poleg tega liberalizacija trga zračnega prevoza otežuje vsako izključno primerjalno analizo. Kot je razvidno iz tega primera, poslovne prakse med letališči in letalskimi prevozniki ne temeljijo vedno izključno na objavljenem seznamu pristojbin. Ti poslovni odnosi so dejansko zelo različni. Vključujejo delitev tveganja glede potniškega prometa in morebitne povezane poslovne in finančne odgovornosti, običajne sheme spodbud in spreminjanje razpršenosti tveganj med trajanjem pogodb. Zato enega posla ni mogoče dejansko primerjati z drugim na podlagi cene za obračanje ali cene na potnika.

(431) Nazadnje, ob predpostavki, da je na podlagi veljavne primerjalne analize mogoče ugotoviti, da so „cene“ v različnih poslih, ki so predmet navedene ocene, enake „tržnim cenam“, opredeljenim s primerjalnim vzorcem poslov, ali višje od njih, Komisija na podlagi navedenega vseeno ne bi mogla sklepati, da so ti posli skladni s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, če se ugotovi, da je ob njihovi sklenitvi upravljavec letališča pričakoval, da bodo ustvarjali dodatne stroške, ki bodo višji kot dodatni prihodki. To je zato, ker udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bo imel spodbude, da bi blago ali storitve ponujal po „tržni ceni“, če bi to povzročilo dodatno izgubo.

(432) Komisija zato meni, da ob upoštevanju vseh informacij, ki so ji na voljo, ni razloga za odstopanje od pristopa, priporočenega v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 glede uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za odnose med letališči in letalskimi prevozniki, tj. predhodne analize dodatne donosnosti.

8.2.1.2 ***Ocena dodatnih stroškov in prihodkov***

(433) Komisija meni, da je razlikovanje cen standardna poslovna praksa, če je to v skladu z vsem ustreznim konkurenčnim pravom in sektorsko zakonodajo. Vendar bi morale biti takšne politike razlikovanja cen poslovno upravičene, da bi bile skladne s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(434) Po mnenju Komisije se lahko dogovori, sklenjeni med letalskimi prevozniki in letališčem, štejejo za skladne s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, kadar s predhodnega vidika postopno prispevajo k donosnosti letališča. Letališče bi moralo pri sklepanju dogovora z letalskim prevoznikom (na primer individualne pogodbe ali splošne sheme letaliških pristojbin) dokazati, da je v celotnem obdobju trajanja dogovora zmožno pokriti vse stroške, ki izhajajo iz takega dogovora, in sicer z razumno stopnjo dobička na podlagi dobrih obetov.

(435) Da se oceni, ali je dogovor, ki ga je letališče sklenilo z letalskim prevoznikom, v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, je treba upoštevati pričakovane prihodke iz neletalskih dejavnosti letalskega prevoznika in letališke pristojbine brez vseh znižanj, podpore za trženje ali shem spodbud. Podobno je treba upoštevati tudi vse pričakovane dodatne stroške, ki letališču nastanejo v zvezi z dejavnostjo letalskega prevoznika na letališču. Taki dodatni stroški lahko obsegajo vse kategorije odhodkov ali naložb, npr. dodatne stroške za zaposlene, opremo in naložbe, nastalih zaradi navzočnosti letalskega prevoznika na letališču. Če je treba letališče na primer razširiti ali zgraditi nov terminal ali druge objekte, zlasti za izpolnitev potreb določenega letalskega prevoznika, je treba take stroške upoštevati pri izračunu dodatnih stroškov. Nasprotno pa se stroški, ki bi jih letališče moralo kriti v vsakem primeru in ne glede na dogovor z letalskim prevoznikom, ne smejo upoštevati pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(436) Poleg tega bo udeleženec v tržnem gospodarstvu pri odločanju, ali naj sklene pogodbo o letaliških storitvah in/ali pogodbo o storitvah trženja, za časovni okvir svoje ocene izbral trajanje zadevnih pogodb. Drugače rečeno, ocenil bo dodatne stroške in prihodke med veljavnostjo pogodb.

([104]) Sklep 2011/60/EU .

(437) Nič ne kaže na to, da bi bila izbira daljšega obdobja upravičena. Na datum podpisa pogodb se preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bo zanašal na to, da bodo pogodbe po prenehanju veljavnosti obnovljene pod enakimi ali novimi pogoji. Poleg tega se preudaren gospodarski subjekt zaveda, da so nizkocenovni letalski prevozniki, kot je Ryanair, že od nekdaj poznani po veliki odzivnosti na razvoj trga, tako takrat, ko uvajajo ali ukinjajo proge, kot takrat, ko povečujejo ali zmanjšujejo število letov.

8.2.2 UKREP 7: POGODBA Z DRUŽBO RYANAIR IZ LETA 1999

(438) Nemčija je trdila, da je družba FFHG pred sklenitvijo vsake individualne pogodbe z družbo Ryanair pripravila predhodno oceno dodatne donosnosti pogodbe. Zato je po njenem mnenju družba FFHG ob sklenitvi pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999 ravnala kot razumen vlagatelj.

(439) Komisija ugotavlja, da je družba FFHG približno v času, ko je vstopila v poslovne odnose z družbo Ryanair, dejansko izdelala več poslovnih načrtov in izračunov. V izračunih donosnosti družbe FFHG so bili upoštevani vsi prihodki (iz letalskih in neletalskih dejavnosti), ki naj bi jih družba Ryanair ustvarila na letališču, in vsi stroški, nastali zaradi navzočnosti letalskega prevoznika.

Prva ocena donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999, ki jo je opravila družba FFHG

(440) V preglednici 24 je povzet izračun dodatne donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999, ki ga je za leto 1999 opravila družba FFHG na podlagi pričakovanih prihodkov, ki naj bi bili ustvarjeni s pogodbo, pričakovanih prihodkov iz neletalskih dejavnosti, ustvarjenih z brezcarinsko prodajo v trgovinah na letališču, in pričakovanih dodatnih stroškov, povezanih s pogodbo.

Preglednica 24

Predhodna ocena dodatne donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999 (leto 1999)

[…]

Vir: Izračun dodatne donosnosti, ki ga je opravila družba FFHG, 4. marec 1999.

(441) Čeprav predhodna analiza z dne 4. marca 1999, ki jo je opravila družba FFHG in predložila Nemčija, ni vključevala napovedi za celotno obdobje, zajeto s pogodbo, je bilo jasno, da se je za pogodbo pričakovalo, da bo donosna od prvega leta delovanja družbe Ryanair. Čeprav bi udeleženec v tržnem gospodarstvu poslovni načrt običajno pripravil za celotno obdobje trajanja pogodbe, se je za pogodbo pričakovalo, da bo od začetka ustvarjala pozitiven dodatni prispevek za letališče. To je zlasti zato, ker je prvo leto zagona dejavnosti letalskega prevoznika na nepreskušenem letališču najbolj tvegano obdobje. V tem primeru se zdi, da so napovedi prometa temeljile na razumnih predpostavkah in so bile tudi potrjene z dejanskim razvojem prometa na letališču (glej preglednico 1). Torej tudi če bi – kar pa je bilo zelo malo verjetno – potniški promet med trajanjem pogodbe ostal na isti ravni, je letališče še vedno lahko razumno pričakovalo, da bo pogodba pozitivno prispevala k splošni donosnosti družbe FFHG.

(442) Dodatni prihodki, upoštevani v navedenem izračunu dodatne donosnosti, vključujejo prihodke iz letalskih dejavnosti in druge prihodke iz neletalskih dejavnosti (kot so prihodki od prodaje vozovnic), kot je bilo dogovorjeno v pogodbi z družbo Ryanair iz leta 1999, pa tudi prihodke od brezcarinske prodaje. Ključni dejavnik za ustvarjanje vrednosti napovedanih prihodkov je bil pričakovani potniški promet. Glede napovedi potniškega prometa je družba FFHG pričakovala, da bo leta 1999 obravnavala približno […] potnikov družbe Ryanair ([105]). Ta napoved prometa je bila potrjena z dejanskim razvojem potniškega prometa na letališču (glej preglednico 1).

([105]) To temelji na naslednjem izračunu: […] letov leta 1999 * […] potnikov na let = […] potnikov družbe Ryanair.

(443) Upoštevani dodatni stroški vključujejo stroške zemeljske oskrbe, ki jo izvaja zunanje podjetje za zemeljsko oskrbo, stroške goriva, stroške dodatnega osebja, ki ga je treba zaposliti (dodatnih osem zaposlenih), ter stroške trženja, klicnega centra in varnostnih pregledov. Poleg tega so bili upoštevani tudi amortizacija in stroški financiranja naložb, potrebnih neposredno zaradi družbe Ryanair. Navedene naložbe so bile ocenjene na približno […] milijonov DEM in so se nanašale predvsem na splošno opremo letališča.

(444) Nemčija je trdila, da naložbeni stroški za nov potniški terminal v višini […] milijonov DEM niso nastali zaradi družbe Ryanair. V zvezi s tem je pojasnila, da letališče ni imelo pravega potniškega terminala, dokler ni bil zgrajen nov terminal. Po mnenju Nemčije je bila torej izgradnja novega terminala osnovni pogoj za strategijo letališča za razširitev rednega potniškega prometa. Poleg tega je letališče tudi v okviru strategije družbe FFHG za razširitev tovornega prometa izvedlo več naložb, ki jih ni sprožil določen letalski prevoznik. Ker bi navedeni stroški nastali ne glede na navzočnost družbe Ryanair na letališču, jih po mnenju Nemčije ni bilo treba upoštevati v izračunu dodatne donosnosti.

(445) Prvič, Komisija ugotavlja, da se je glede na poslovni načrt družbe FFHG z dne 16. novembra 1998 za leto 1999 gradnja novega potniškega terminala že začela (tj. preden je bil dosežen dogovor o kateri koli pogodbi z družbo Ryanair).

(446) Drugič, verodostojni predhodni poslovni načrti, ki jih je predložila Nemčija, kažejo, da so bili gradnja terminala in drugi infrastrukturni ukrepi del preoblikovanja nekdanje vojaške baze ZDA v popolnoma delujoče letališče za civilni zračni promet (s širšim ciljem razvoja letališča za boljšo povezanost regije) in niso bili omejeni na pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999.

(447) Komisija glede na zgornje premisleke meni, da je predhodni izračun, ki ga je opravila družba FFHG, temeljil na realnih predpostavkah, in da v njem pravilno niso bili upoštevani stroški infrastrukture. Čeprav predhodni izračun donosnosti ni zajemal celotnega obdobja, je bilo tudi ugotovljeno, da bo pogodba z družbo Ryanair iz leta 1999 od prvega leta zagotavljala pozitiven prispevek k dobičku letališča.

Druga ocena donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999, ki jo je opravila družba FFHG

(448) Druga predhodna ocena donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999, ki je zajemala obdobje 1999–2003, je bila opravljena v okviru razprav v nadzornem odboru družbe FFHG v zvezi s pridobitvijo novih strank (družbe Ryanair) ([106]), kot je povzeto v preglednici 25. Komisija ugotavlja, da tudi navedena ocena temelji na izračunu dodatne donosnosti in načelih, opisanih v uvodnih izjavah 442 do 444. Čeprav ta ocena temelji na večjih napovedih potniškega prometa kot predhodni izračun, so bile tudi te napovedi potrjene z dejanskim razvojem potniškega prometa na letališču (glej preglednico 1).

Preglednica 25

Ocena dodatne donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999, 1999–2003

[…]

Vir: Poročilo o letaliških pristojbinah – letališče Frankfurt Hahn, 1999, in ocena Komisije.

(449) Čeprav v predhodni analizi, ki jo je opravila družba FFHG in predložila Nemčija, prihodnja plačila niso bila diskontirana na datum, ko je bila pogodba sklenjena, je jasno, da se je za pogodbo pričakovalo, da bo donosna. Komisija meni, da je bila ob upoštevanju prevladujočih tržnih razmer ob sklenitvi pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999 navedena predpostavka realna. Napovedi prometa, ki je glavni dejavnik za prihodke iz letalskih

([106]) Poročilo o letaliških pristojbinah – letališče Frankfurt Hahn, 1999.

dejavnosti, so temeljile na razumnih predpostavkah in bile potrjene z dejanskim razvojem potniškega prometa na letališču. Poleg tega se je pričakovalo, da bodo sproženi dodatni stroški v obdobju 2000–2003 ostali stabilni, saj se je pričakovalo le majhno povečanje pogostosti letov družbe Ryanair. Tudi napovedi prihodkov iz neletalskih dejavnosti so temeljile na realnih predpostavkah, saj se je pričakovalo, da bo vsak potnik na letališču potrošil približno […] EUR.

(450) Komisija ugotavlja, da je vodstvo družbe FFHG ob upoštevanju vseh dodatnih stroškov in prihodkov iz dejavnosti družbe Ryanair na letališču pričakovalo, da bo pogodba z družbo Ryanair iz leta 1999 ne samo krila vse dodatne stroške, ampak bo med svojim trajanjem tudi ustvarjala pozitivni prispevek k donosnosti letališča Frankfurt Hahn z NSV v višini […] milijonov DEM (diskontna stopnja = […] %). Glede na pričakovani pozitivni prispevek se je tudi za celotno poslovanje letališča Frankfurt Hahn pričakovalo, da bo med trajanjem pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999 postalo donosnejše.

(451) Čeprav je za skladnost s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu dovolj dokazati, da je bilo s pričakovanimi prihodki, ustvarjenimi s pogodbo z letališčem, mogoče kriti njegove pričakovane dodatne stroške, je Komisija izvedla tudi analizo občutljivosti, ki je vključevala stroške amortizacije novega potniškega terminala, upoštevane v izračunu donosnosti (glej preglednico 26).

Preglednica 26

Ocena dodatne donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999, 1999–2003 (vključno z letno amortizacijo za novi potniški terminal v višini […] DEM ([107]))

[…]

Vir: Poročilo o letaliških pristojbinah – letališče Frankfurt Hahn, 1999, in ocena Komisije

(452) Tudi po upoštevanju celotnih stroškov amortizacije novega potniškega terminala je bilo za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999 mogoče razumno pričakovati, da bo ustvarila pozitivno NSV v višini približno […] milijonov DEM (diskontna stopnja = […] %).

Ocena donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999, ki jo je opravila družba Oxera

(453) Poleg tega je tudi družba Ryanair predložila oceno donosnosti, ki jo je družba Oxera opravila na podlagi informacij, ki so bile na voljo ob sklenitvi pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999 ter ki sta jih predložila letališče in družba Ryanair. Rezultati navedenega izračuna so povzeti v preglednici 16. Tudi ocena družbe Oxera kaže, da je bilo za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 1999 mogoče pričakovati, da bo privedla do pozitivne NSV za letališče.

(454) Poleg tega se zdi Komisiji na podlagi razpoložljivih informacij prepričljiva trditev Nemčije, da je bilo z možnostjo ustvarjanja dodatnega prometa na podlagi pogodb z družbo Ryanair družbi FFHG omogočeno, da privabi stranke s potencialom rasti, izboljša splošno izkoriščenost letališča in na splošno zmanjša svoje izgube.

Sklepna ugotovitev

(455) Komisija je na podlagi analize pogodbe in pričakovanj družbe FFHG ob sklenitvi pogodbe z družbo Ryanair iz leta 1999 prepričana, da je pogodba prispevala k donosnosti letališča Frankfurt Hahn, saj so bili pričakovani dodatni prihodki višji od pričakovanih dodatnih stroškov. Ker je bila torej pogodba v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, z njo družbi Ryanair ni bila dodeljena prednost.

([107]) Naložbeni stroški novega terminala v višini […] milijonov DEM / pričakovana gospodarska izkoriščenost terminala v 20 letih = amortizacija v višini […] DEM na leto.

(456) Ker eno od kumulativnih meril iz člena 107(1) Pogodbe ni izpolnjeno, Komisija meni, da pogodba z družbo Ryanair iz leta 1999 med letališčem Frankfurt Hahn in družbo Ryanair ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

8.2.3 UKREP 8: SEZNAM LETALIŠKIH PRISTOJBIN IZ LETA 2001

(457) Komisija ugotavlja, da je seznam letaliških pristojbin iz leta 2001 začel veljati 1. oktobra 2001. Takrat je bila družba Ryanair glavni potniški letalski prevoznik, ki je deloval na letališču Frankfurt Hahn, saj sta začeli družbi Volare in Air Polonia na letališču delovati šele leta 2003, družbi Wizzair in Iceland Express pa šele leta 2005.

(458) Seznam letaliških pristojbin iz leta 2001 se je uporabljal za vse letalske prevoznike, ki so uporabljali letališče Frankfurt Hahn, ponujal pa je spremenljivo in nespremenljivo podporo za trženje za nove letalske prevoznike, nove destinacije in povečano število potnikov.

(459) Seznam letaliških pristojbin iz leta 2001 je bil uveden za povečanje konkurenčnosti letališča Frankfurt Hahn in v podporo strategiji za rast letališča v tistem času.

(460) Nemčija je na podlagi tega trdila, da s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2001 ni bila dodeljena nikakršna prednost, in se je strinjala s Komisijo, da se lahko rezultati preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002, ki je temeljila na seznamu letaliških pristojbin iz leta 2001 in s katero je bila uvedena dodatna podpora za trženje, uporabijo kot referenčno merilo (glej oddelek 8.2.4).

(461) Komisija se strinja, da se lahko pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002 uporabi kot referenčno merilo za seznam letaliških pristojbin iz leta 2001, zlasti glede na to, da je bil ob uvedbi seznama letaliških pristojbin iz leta 2001 glavni letalski prevoznik na letališču družba Ryanair in da pristojbine, dogovorjene v pogodbi z družbo Ryanair iz leta 2002, ustrezajo pristojbinam, določenim na seznamu iz leta 2001.

Sklepna ugotovitev

(462) Komisija glede na izračun dodatne donosnosti, opravljen v okviru pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002, ki je temeljila na seznamu letaliških pristojbin iz leta 2001, ugotavlja, da je bila tudi uvedba seznama letaliških pristojbin iz leta 2001 v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj je s predhodnega vidika postopno prispevala k donosnosti letališča.

(463) Ker vsaj eno od kumulativnih meril iz člena 107(1) Pogodbe ni izpolnjeno, Komisija meni, da seznam letaliških pristojbin iz leta 2001 ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

8.2.4 UKREP 9: POGODBA Z DRUŽBO RYANAIR IZ LETA 2002

(464) Pogodba z družbo Ryanair iz leta 1999 je bila nadomeščena s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002, ki je začela veljati 14. februarja 2002. Pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002 je bila sklenjena za […] let (tj. do […]). Družba Ryanair jo lahko po podobnih pogojih podaljša do […].

(465) Družba FFHG je pred sprejetjem odločitve o pogodbi z družbo Ryanair iz leta 2002 21. maja 2001 opravila okvirno oceno donosnosti (glej preglednico 27).

Preglednica 27

Ocena donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002

Prihodki od prometa na let (132,30 potnika na let)	Enota	Znesek na let	Stroški/promet na let v DEM
Prihodki od prodaje vozovnic	Let	[…]	[…]
Potniška pristojbina (minus podpora za trženje v višini 3,52 DM) (1)	Potnik	[…]	[…]
Varnostna pristojbina	Potnik	[…]	[…]
Gorivo	m^3	[…]	[…]
Promet iz neletalskih dejavnosti (osnovno leto 2000)	Potnik	[…]	[…]
Parkirni prostori	Potnik	[…]	[…]
Skupni promet na let			[…]
Variabilni stroški na let			
Plače			
OPS	Ure	[…]	[…]
Oskrba na ploščadi	Ure	[…]	[…]
Naprave za odpravo (2)			
— skupni operativni stroški oskrbe	Let	[…]	[…]
— 1 vozilo „follow me“	Let	[…]	[…]
— 1 vozilo za prevoz prtljage	Let	[…]	[…]
— 1 vozilo za odvoz odpadne vode	Let	[…]	[…]
— 1 vozilo za vodo	Let	[…]	[…]
— 1 enota za zemeljsko oskrbo z elektriko	Let	[…]	[…]
— 1 vozilo za vleko zrakoplova	Let	[…]	[…]
Odprava potnikov in prtljage			
— odprava potnikov (pavšalni znesek prijave na let)	Let	[…]	[…]
— odprava prtljage (pavšalni znesek)	Let	[…]	[…]
— kontrola potnikov	Potnik	[…]	[…]
Skupaj variabilni stroški na let			[…]
***Deckungsbeitrag* I na let**			[…]
***Deckungsbeitrag* I na leto** (3)			[…]
Podpora za novo progo (4)			[…]

Prihodki od prometa na let (132,30 potnika na let)	Enota	Znesek na let	Stroški/promet na let v DEM
Amortizacije naložb zaradi družbe Ryanair ([5])			[…]
Stroški financiranja zgoraj navedenih naložb (obrestna mera: 5 %)			[…]
Dodatni prispevek k dobičku na leto			[…]

([1]) Družba FFHG je pričakovanja glede prihodkov od potniških pristojbin oprla na predpostavko, da bo družba Ryanair na letališču HHN stacionirala tri zrakoplove, zaradi česar se je od potniške pristojbine odštela podpora za trženje v višini […] EUR na potnika.
([2]) Stroški ustrezajo najemnini, zaračunani za uporabo naprav za odpravo, in operativnim stroškom materiala („operativni stroški oskrbe“).
([3]) Na podlagi […] letnih letov.
([4]) Družba FFHG je predvidevala, da bo družba Ryanair odprla tri nove proge, za katere bo plačala […] DEM.
([5]) Amortizacija se nanaša na razširitev potniškega terminala, za katero so potrebni naložba v višini […] EUR ([…] EUR plus […] EUR za pričakovano dodatno povpraševanje) plus stroški financiranja. Ti naložbeni stroški so bili razčlenjeni glede na delež družbe Ryanair v potniškem prometu letališča Frankfurt Hahn, ki znaša […] %. Amortizacijska doba: […] let. Čeprav se za prvotne naložbene stroške terminala ni štelo, da jih je sprožila družba Ryanair, so bili v izračunu družbe FFHG upoštevani pričakovani dodatni naložbeni stroški terminala.
Vir: Poročilo družbe PwC iz leta 2006, str. 34, in ocena donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002, ki jo je 21. maja 2001 opravila družba FFHG.

(466) Čeprav predhodna ocena donosnosti, ki jo je opravila družba FFHG in predložila Nemčija, ni vključevala napovedi za celotno obdobje, zajeto s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002, je bilo jasno, da se je za navedeno pogodbo pričakovalo, da bo donosna od prvega leta delovanja družbe Ryanair. Čeprav bi udeleženec v tržnem gospodarstvu izračun običajno opravil za celotno obdobje trajanja pogodbe, je lahko družba FFHG v tem primeru zaradi dejstva, da se je za pogodbo pričakovalo, da bo že od prvega leta ustvarjala pozitivni prispevek – tudi če bi število potnikov in pričakovani prihodki ostali nespremenjeni (medtem ko se je pričakovalo, da se bodo povečali) –, razumno pričakovala, da bo s pogodbo zagotovljen splošni pozitivni prispevek k njeni donosnosti (glej uvodno izjavo 471).

(467) Dodatni prihodki, upoštevani v navedeni oceni donosnosti, vključujejo prihodke iz letalskih dejavnosti in druge prihodke iz neletalskih dejavnosti, kot so določeni v pogodbi z družbo Ryanair iz leta 2002, pa tudi prihodke od brezcarinske prodaje. Ključni dejavnik za ustvarjanje vrednosti napovedanih prihodkov je bil pričakovani potniški promet. V zvezi s tem je družba FFHG pričakovala, da bo leta 2002 obravnavala približno 392 137 potnikov družbe Ryanair ([108]). Ta napoved prometa je bila z dejanskim razvojem potniškega prometa na letališču celo presežena (glej preglednico 1).

(468) Tudi če bi bila, kot navaja družba Lufthansa, podpora za nove proge v oceni donosnosti, ki jo je opravila družba FFHG, ocenjena prenizko, bi bila višja podpora za trženje izravnana z večjimi prihodki iz letalskih in neletalskih dejavnosti zaradi večjega števila potnikov.

(469) Upoštevani dodatni stroški vključujejo stroške zemeljske oskrbe, ki jo izvaja zunanje podjetje za zemeljsko oskrbo, stroške dodatnega osebja, ki ga je treba zaposliti, ter stroške trženja, razvoja novih prog in varnostnih pregledov. Poleg tega so bili upoštevani tudi amortizacija in stroški financiranja naložb, potrebnih neposredno zaradi družbe Ryanair. Navedene naložbe so bile ocenjene na približno […] milijonov DEM in so se nanašale na razširitev potniškega terminala. Čeprav se za terminal ni štelo, da je njegovo gradnjo sprožila družba Ryanair, so bili v izračunu družbe FFHG upoštevani pričakovani dodatni naložbeni stroški terminala.

(470) Čeprav v oceni donosnosti, ki jo je opravila družba FFHG in predložila Nemčija, prihodnja plačila niso bila diskontirana na datum, ko je bila sklenjena pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002, je jasno, da se je za pogodbo pričakovalo, da bo donosna. Komisija ugotavlja, da je bila predpostavka, ki je bila podlaga za predhodni izračun, ob upoštevanju prevladujočih tržnih razmer v času, ko je bil izdelan izračun, razumna. Pričakovani obseg potniškega prometa je bil z dejanskim razvojem potniškega prometa na letališču celo presežen (glej preglednico 1) ter je privedel do večjih prihodkov iz letalskih in neletalskih dejavnosti.

([108]) To je temeljilo na naslednjem izračunu: […] letov leta 2002 * […] potnikov na let = 392 137 potnikov družbe Ryanair. Ta predpostavka je temeljila na približno […] dnevnih letih družbe Ryanair.

(471) Komisija ugotavlja, da je vodstvo družbe FFHG ob upoštevanju vseh dodatnih stroškov in prihodkov iz dejavnosti družbe Ryanair na letališču pričakovalo, da bo pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002 med svojim trajanjem ustvarila pozitivni prispevek k donosnosti letališča Frankfurt Hahn z NSV v višini najmanj […] milijonov DEM (diskontna stopnja = […] %) ([109]). Komisija ugotavlja, da se glede na dejanski razvoj potniškega prometa na letališču Frankfurt Hahn zdi, da je z NSV, izračunano na podlagi pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002, dejanska dodatna donosnost navedene pogodbe ocenjena prenizko.

(472) Poleg tega se je glede na pričakovani pozitivni prispevek pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002 k donosnosti družbe FFHG (in ne samo h kritju vseh dodatnih stroškov) tudi za celotno poslovanje letališča Frankfurt Hahn pričakovalo, da bo med trajanjem pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002 postalo donosnejše.

Ocena donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002, ki jo je opravila družba Oxera

(473) Poleg tega je tudi družba Ryanair predložila oceno donosnosti, ki jo je družba Oxera opravila na podlagi informacij, ki so bile na voljo, ko je bila sklenjena pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002 (ki sta jih predložila letališče in družba Ryanair). Rezultati navedenega izračuna so povzeti v preglednici 17. Na podlagi preskusa vlagatelja v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002, ki ga je opravila družba Oxera, je Komisija opravila analizo občutljivosti v zvezi s prihodki iz neletalskih dejavnosti, upoštevanimi v oceni.

(474) Tudi če bi bili prihodki iz neletalskih dejavnosti zmanjšani za povprečno 20 % – da bi se opravila analiza občutljivosti predvidenih prihodkov iz neletalskih dejavnosti –, bi NSV pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002 znašala […] milijonov EUR, pri čemer bi vse druge predpostavke ostale nespremenjene (glej preglednico 28).

Preglednica 28

Prilagojena ocena donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002, ki jo je opravila družba Oxera (zmanjšanje prihodkov iz neletalskih dejavnosti za 20 %)

[…]

Sklepna ugotovitev

(475) Komisija je na podlagi analizi ocene donosnosti pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002, ki jo je opravila družba Oxera, in pričakovanj družbe FFHG ob sklenitvi navedene pogodbe prepričana, da je bilo za pogodbo mogoče razumno šteti, da bo prispevala k donosnosti letališča Frankfurt Hahn (ob upoštevanju takratnih prevladujočih tržnih razmer), saj so bili pričakovani dodatni prihodki višji od pričakovanih dodatnih stroškov. Ker je bila torej pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002 v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, z njo družbi Ryanair ni bila dodeljena prednost.

(476) Ker eno od kumulativnih meril iz člena 107(1) Pogodbe ni izpolnjeno, Komisija meni, da pogodba z družbo Ryanair iz leta 2002 ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

8.2.5 UKREP 10: POGODBA Z DRUŽBO RYANAIR IZ LETA 2005

(477) 4. novembra 2005 je bila dogovorjena sprememba pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002, tj. *Agreement Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Delivery of aircraft 6 to 18 – year 2005 to year 2012*. Nadzorni odbor družbe FFHG je sklenitev pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2005 odobril 18. novembra 2005. Pogodba z družbo Ryanair iz leta 2005 velja do […].

([109]) Ocena donosnosti na podlagi prispevka pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2002 k dobičku v letu 2002:
[…]

(478) Nemčija je trdila, da je tudi pogodba z družbo Ryanair iz leta 2005 v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. V utemeljitev je predložila preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je opravila družba PwC. V njem se primerjata dva scenarija, da bi se ugotovil dodatni učinek pogodbe z družbo Ryanair iz leta 2005: (i) predhodni poslovni načrt družbe FFHG z vključenostjo družbe Ryanair in (ii) nadomestni scenarij s predhodnim poslovnim načrtom družbe FFHG brez vključenosti družbe Ryanair. Dodatni denarni tok je izračunan kot razlika med njima (kot je povzeto v preglednici 29).

Preglednica 29

Preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2005

[…]

Vir: Poročilo družbe PwC iz leta 2006, str. 88 in 89.

(479) Komisija meni, da se v dodatnem denarnem toku, opredeljenem kot razlika med scenarijema, upoštevajo vsi dodatni stroški in prihodki, nastali zaradi navzočnosti družbe Ryanair na letališču. Poleg tega so v izračunu donosnosti upoštevane tudi naložbe, potrebne zaradi navzočnosti družbe Ryanair na letališču. Glede na dodatni preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga je družba PwC opravila po sklepu o začetku postopka iz leta 2008, je mogoče družbi Ryanair pripisati naložbe v skupnem znesku […] milijonov EUR, medtem ko se preostalih […] milijonov EUR nanaša na razvoj letališke infrastrukture za tovorni promet (tj. skupaj […] milijonov EUR).

(480) Komisija ugotavlja, da je vodstvo družbe FFHG ob upoštevanju vseh dodatnih stroškov in prihodkov iz dejavnosti družbe Ryanair na letališču pričakovalo, da bo pogodba z družbo Ryanair iz leta 2005 med svojim trajanjem ustvarila pozitivni prispevek k donosnosti letališča Frankfurt Hahn z NSV v višini najmanj […] milijonov EUR (diskontna stopnja = […] %) ([110]).

(481) V tem okviru Komisija ugotavlja, da se ob upoštevanju prevladujočih tržnih razmer in precejšnje rasti nizkocenovnih prevoznikov od leta 2000 predpostavke, ki so bile podlaga za predhodni poslovni načrt, zdijo realne. Obenem pa se glede na dolgoročno načrtovanje dejanskega razvoja potniškega prometa na letališču Frankfurt Hahn pri NSV, izračunani na podlagi […]-odstotne diskontne stopnje, morda ne upoštevajo ustrezno tveganja, ki lahko vplivajo na osnovne predpostavke.

(482) Komisija je zato opravila oceno občutljivosti diskontne stopnje (glej preglednico 30). NSV pri uporabi […]-odstotne diskontne stopnje še vedno znaša […] milijonov EUR. Tudi če bi menili, da […]-odstotna diskontna stopnja še vedno ne bi omogočala odprave negotovosti v zvezi z dolgoročnimi napovedmi potniškega prometa, pa je treba poleg tega upoštevati, da se je za pogodbo pričakovalo, da bo ustvarjala pozitivni prispevek k donosnosti družbe FFHG od prvega leta in da glede na splošni razvoj trga družba FFHG ni imela nobenega prepričljivega razloga, da bi v naslednjih letih pričakovala zmanjšanje.

Preglednica 30

Preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2005 – ocena občutljivosti diskontne stopnje

[…]

([110]) Komisija je izvedela, da je sporazume o trženju z družbo Ryanair sklenila tudi zvezna dežela Porenje – Pfalška. Ti sicer niso bili vključeni v ukrepe, v zvezi s katerimi je Komisija leta 2008 začela formalni postopek preiskave, in zato niso vključeni v analizo v tem sklepu, kar pa ne vpliva na morebitno prihodnje ukrepanje Komisije v zvezi z njimi.

Sklepna ugotovitev

(483) Komisija glede na opravljeno analizo dodatne donosnosti ugotavlja, da je bila tudi pogodba z družbo Ryanair iz leta 2005 v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj je s predhodnega vidika in ob upoštevanju prevladujočih tržnih razmer postopno prispevala k donosnosti upravljavca letališča. Komisija zato ugotavlja, da z odločitvijo družbe FFHG, da sklene pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2005, tej ni bila dodeljena gospodarska prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobila.

(484) Ker eno od kumulativnih meril iz člena 107(1) Pogodbe ni izpolnjeno, Komisija meni, da pogodba z družbo Ryanair iz leta 2005 med letališčem Frankfurt Hahn in družbo Ryanair ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe ([111]).

8.2.6 UKREP 11: SEZNAM LETALIŠKIH PRISTOJBIN IZ LETA 2006

(485) Seznam letaliških pristojbin iz leta 2006 je začel veljati 1. junija 2006, z njim pa je bil nadomeščen seznam letaliških pristojbin iz leta 2001. Vendar temelji na istih načelih kot seznam letaliških pristojbin iz leta 2001. Spremembe v primerjavi s seznamom iz leta 2001 se nanašajo na vzletne in pristajalne pristojbine, potniško pristojbino ter podporo za trženje za odprtje nove proge in ustvarjen potniški promet glede na število vseh potnikov (odhajajočih in prihajajočih potnikov, ki jih prepelje letalski prevoznik).

(486) Nemčija je trdila, da ni bila s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2006 družbi Ryanair dodeljena nikakršna prednost. Prvič, Nemčija je različne potniške pristojbine utemeljevala s tem, da so bile oblikovane kot spodbuda drugim nizkocenovnim prevoznikom ob hkratnem pokrivanju stroškov poslovanja letališča. Trdila je, da je znižanje pristojbin glede na število potnikov običajen pristop na nacionalnih in mednarodnih letališčih. Ker je bil prag za pridobitev popustov zelo nizek, tj. 100 000 potnikov na leto, so bili navedeni popusti na voljo tudi manjšim letalskim prevoznikom.

(487) Nemčija je v utemeljitev predložila predhodno oceno donosnosti, v kateri se je scenarij z uvedbo seznama letaliških pristojbin iz leta 2006 primerjal s scenarijem brez uvedbe navedenega seznama, kot je povzeto v preglednici 31. Komisija meni, da je ob upoštevanju takratnih prevladujočih tržnih razmer in dejanskih rezultatov poslovanja družbe FFHG izračun donosnosti temeljil na realnih predpostavkah.

Preglednica 31

Ocena donosnosti seznama letaliških pristojbin iz leta 2006

V 1 000 EUR	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EBITDA s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA brez seznama letaliških pristojbin iz leta 2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dodatni učinek seznama letaliških pristojbin iz leta 2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: Poročilo družbe PwC, 2006, str. 57.

([111]) Komisija je izvedela, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška sklenila sporazume o trženju z družbo Ryanair. Ti sicer niso bili vključeni v ukrepe, v zvezi s katerimi je Komisija leta 2008 začela formalni postopek preiskave, in zato niso vključeni v analizo v tem sklepu, kar pa ne vpliva na morebitno prihodnje ukrepanje Komisije v zvezi z njimi.

(488) Kot je navedeno v oddelku 8.2.1, se lahko dogovori, sklenjeni med letalskimi prevozniki in letališčem, štejejo za skladne s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, kadar s predhodnega vidika postopno prispevajo k donosnosti letališča. Letališče bi moralo pri sklepanju dogovora z letalskim prevoznikom (na primer individualne pogodbe ali splošne sheme letaliških pristojbin) dokazati, da je v celotnem obdobju trajanja dogovora zmožno pokriti vse stroške, ki izhajajo iz takega dogovora, in sicer z razumno stopnjo dobička na podlagi dobrih srednjeročnih obetov.

(489) Poleg tega je treba za oceno, ali je dogovor, ki ga je letališče sklenilo z letalskim prevoznikom, v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, upoštevati pričakovane prihodke iz neletalskih dejavnosti letalskega prevoznika in letališke pristojbine brez vseh popustov, podpore za trženje ali shem spodbud. Podobno je treba upoštevati tudi vse pričakovane dodatne stroške, ki letališču nastanejo v zvezi z dejavnostjo letalskega prevoznika na letališču. Taki dodatni stroški lahko obsegajo vse kategorije odhodkov ali naložb, npr. dodatne stroške za zaposlene, opremo in naložbe, nastalih zaradi navzočnosti letalskega prevoznika na letališču. Če je treba letališče na primer razširiti ali zgraditi nov terminal ali druge objekte, zlasti za izpolnitev potreb določenega letalskega prevoznika, je treba take stroške upoštevati pri izračunu dodatnih stroškov. Nasprotno pa se stroški, ki bi jih letališče moralo kriti v vsakem primeru in ne glede na dogovor z letalskim prevoznikom, ne smejo upoštevati pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(490) Kar zadeva oceno donosnosti, ki jo je družba FFHG opravila pred uvedbo seznama letaliških pristojbin iz leta 2006, Komisija meni, da so bili upoštevani vsi dodatni stroški in prihodki, nastali zaradi uvedbe tega seznama, ter da so temeljili na razumnih predpostavkah ob upoštevanju prevladujočih tržnih razmer in dejanskih rezultatov družbe FFHG. Seznam letaliških pristojbin iz leta 2006 ni bil časovno omejen, zato je zadostovalo, da je upravljavec letališča izračunal njegovo skupno donosnost za več zaporednih let. Poleg tega bi lahko družba FFHG seznam letaliških pristojbin kadar koli spremenila, če bi se izkazalo, da ustvarjeni prihodki ne zadostujejo za kritje dodatnih stroškov, ki so jih povzročili letalski prevozniki, ki so uporabljali navedeni seznam. Ker je poleg tega družba Ryanair sklenila individualno pogodbo, se seznam ni uporabljal za glavnega letalskega prevoznika (s približno 90-odstotnim deležem potnikov), ampak za preostale letalske prevoznike s približno 10-odstotnim deležem potnikov. Dodatni stroški seznama letaliških pristojbin iz leta 2006 so bili torej zelo omejeni, družba FFHG pa je pričakovala, da bo lahko bolje izkoristila svoje vire.

(491) Čeprav v predhodni analizi, ki jo je opravila družba FFHG in predložila Nemčija, prihodnja plačila niso bila diskontirana na datum, ko je začel veljati seznam letaliških pristojbin iz leta 2006, je jasno, da se je za seznam pričakovalo, da bo donosen od prvega leta.

(492) Poleg tega glede na visoke fiksne stroške in zelo omejene dodatne stroške v zvezi z zagotavljanjem storitev na podlagi seznama letaliških pristojbin iz leta 2006 te napovedi niso bile občutljive za predpostavke v zvezi s splošnim razvojem prometa.

Sklepna ugotovitev

(493) Komisija glede na opravljeni izračun dodatne donosnosti ugotavlja, da je bila uvedba seznama letaliških pristojbin iz leta 2006 v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj je s predhodnega vidika postopno prispevala k donosnosti letališča. Zlasti so se vsi stroški letališča, izhajajoči iz uvedbe seznama letaliških pristojbin iz leta 2006, z razumno stopnjo dobička krili s prihodki (iz letalskih in neletalskih dejavnosti), izhajajočimi iz uvedbe navedenega seznama. Poleg tega se je razumno pričakovalo, da bodo prihodki, ki jih je treba pripisati navzočnosti določenih letalskih prevoznikov, presegali stroške, ki jih je treba pripisati neposredno individualnim pogodbam z zadevnimi letalskimi prevozniki (glej oddelek 8.2.5). Zato je bilo za seznam letaliških pristojbin iz leta 2006 mogoče razumno pričakovati (ob upoštevanju prevladujočih tržnih razmer ob njegovi uvedbi), da bo dolgoročno prispeval k splošni donosnosti letališča.

(494) Komisija zato ugotavlja, da s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2006 letalskim prevoznikom ni dodeljena gospodarska prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobili. Poleg tega je bil navedeni seznam pregledno in nediskriminacijsko na voljo vsem morebitnim uporabnikom letališča. Seznam letaliških pristojbin iz leta 2006 torej ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

9. **ZAKONITOST POMOČI**

(495) Države članice morajo v skladu s členom 108(3) Pogodbe priglasiti vse načrte za dodelitev ali spremembo pomoči, pri čemer predlaganih ukrepov ne smejo izvajati, dokler v postopku priglasitve ni sprejet dokončen sklep.

(496) Ker so bili ukrepi št. 1, 2, 3, 4, 5, 6 in 12 že dani na voljo družbi FFHG ali ji nepreklicno odobreni z dodelitvijo pravice, da prejme ustrezna sredstva, Komisija meni, da Nemčija ni upoštevala prepovedi iz člena 108(3) Pogodbe ([112]).

10. **PRAVNA OCENA – ZDRUŽLJIVOST POMOČI**

10.1 *UPOŠTEVNOST SMERNIC ZA LETALSKI SEKTOR IZ LET 2014 IN 2005*

(497) Člen 107(3) Pogodbe določa nekatere izjeme od splošnega pravila iz člena 107(1) Pogodbe glede nezdružljivosti državne pomoči z notranjim trgom. Tako člen 107(3)(c) Pogodbe določa, da se lahko: „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi," šteje za združljivo z notranjim trgom.

(498) V zvezi s tem smernice za letalski sektor iz leta 2014 zagotavljajo okvir za oceno, ali se lahko pomoč za letališča razglasi za združljivo v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe.

(499) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 Komisija meni, da se obvestilo Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči ([113]) uporablja za nezakonito pomoč za naložbe letališčem. Pri tem bo Komisija, če je bila nezakonita pomoč za naložbe dodeljena pred 4. aprilom 2014, uporabila pravila o združljivosti, ki so veljala, ko je bila nezakonita pomoč za naložbe dodeljena. Zato bo za nezakonito pomoč za naložbe, ki je bila letališčem dodeljena pred 4. aprilom 2014, uporabila načela, določena v smernicah za letalski sektor iz leta 2005 ([114]).

(500) Komisija v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 tudi meni, da se določbe obvestila Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči ne bi smele uporabljati za zadeve v zvezi z nezakonito pomočjo letališčem za tekoče poslovanje, ki je bila dodeljena pred 4. aprilom 2014. Namesto tega bo uporabila načela iz smernic za letalski sektor iz leta 2014 za vse zadeve v zvezi s pomočjo za tekoče poslovanje za letališča (nerešene prijave in nezakonita nepriglašena pomoč), tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 in začetkom prehodnega obdobja ([115]).

(501) Komisija je v uvodni izjavi 496 že ugotovila, da ukrepi, ki se ocenjujejo, pomenijo nezakonito državno pomoč, dodeljeno pred 4. aprilom 2014.

10.2 *RAZLIKOVANJE MED POMOČJO ZA NALOŽBE IN POMOČJO ZA TEKOČE POSLOVANJE*

(502) Komisija mora glede na določbe smernic za letalski sektor iz leta 2014, navedene v uvodnih izjavah 499 in 500, ugotoviti, ali zadevni ukrepi pomenijo nezakonito pomoč za naložbe ali pomoč za tekoče poslovanje.

(503) V skladu s točko 25(18) smernic za letalski sektor iz leta 2014 je pomoč za naložbe opredeljena kot „pomoč za financiranje osnovnih sredstev, zlasti za pokritje ‚vrzeli v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja'". Poleg tega se lahko v skladu z navedeno določbo pomoč za naložbe nanaša tako na vnaprejšnje plačilo (tj. za vnaprejšnje kritje stroškov naložbe) kot na pomoč, izplačano v rednih obrokih (za kritje stroškov investicijskega vzdrževanja v smislu letne amortizacije in stroškov financiranja).

([112]) Zadeva T-109/01, Fleuren Compost proti Komisiji, Recueil 2004, str. II-127.
([113]) UL C 119, 22.5.2002, str. 22.
([114]) Točka 173 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([115]) Točka 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(504) Po drugi strani pomoč za tekoče poslovanje pomeni pomoč za kritje vseh ali dela stroškov poslovanja letališča, ki so opredeljeni kot „osnovn[i] strošk[i] letališča z vidika zagotavljanja letaliških storitev, vključno s stroškovnimi kategorijami, kot so stroški za zaposlene, pogodbene storitve, komunikacije, odpadke, energijo, vzdrževanje, najem in upravljanje itd., vendar ne vključujejo stroškov investicijskega vzdrževanja, podpore za trženje ali vseh drugih spodbud, ki jih letalskim prevoznikom dodeli letališče, ter stroškov, ki spadajo na področje javne politike“ ([116]).

(505) Glede na te opredelitve se lahko šteje, da povečanja kapitala in neposredna nepovratna sredstva, ki so bila povezana z naložbenimi projekti, pomenijo pomoč za naložbe v korist družbe FFHG.

(506) Nasprotno del prenosov letnih izgub, uporabljen za kritje letnih izgub iz poslovanja ([117]) družbe FFHG, brez stroškov, vključenih v EBITDA, ki spadajo na področje javne politike, kot je bilo ugotovljeno v oddelku 8.1.4.1, pomeni pomoč za tekoče poslovanje v korist družbe FFHG.

(507) Nazadnje, del prenosov letnih izgub za kritje izgub družbe FFHG, ki niso bile vključene že v EBITDA (tj. letna amortizacija sredstev, stroški financiranja itd.), brez stroškov, ki spadajo na področje javne politike, kot je ugotovljeno v oddelku 8.1.4.1, pomeni pomoč za naložbe.

(508) Kot je bilo predhodno pojasnjeno, bo v vseh primerih obravnavana samo podpora, dodeljena po sodbi Aéroports de Paris z dne 12. decembra 2000.

10.3 *ZDRUŽLJIVOST POMOČI ZA NALOŽBE V SKLADU S SMERNICAMI ZA LETALSKI SEKTOR IZ LETA 2005*

(509) V skladu s točko 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005 mora Komisija preveriti, ali so izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji:

(a) izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.);

(b) infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem;

(c) infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture;

(d) dostop do infrastrukture je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja ter

(e) vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Unije.

(510) Da bi bila državna pomoč za letališča združljiva, mora poleg tega tako kot vsi drugi ukrepi državne pomoči imeti spodbujevalni učinek ter biti potrebna in sorazmerna z zakonitim zastavljenim ciljem.

(511) Nemčija je trdila, da je pomoč za naložbe v korist družbe FFHG v skladu z vsemi merili za združljivost iz smernic za letalski sektor iz leta 2005.

(a) ***Pomoč prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa***

(512) Pomoč za naložbe v korist družbe FFHG je bila namenjena financiranju nadaljnjega preoblikovanja nekdanje vojaške baze ZDA v civilno letališče in pomembnemu razvoju infrastrukture letališča. Navedeni ukrepi so pomembno prispevali k regionalnemu razvoju in povezljivosti regije Hunsrück ter ustvarjanju novih delovnih mest na območju, ki ga je gospodarsko prizadelo zaprtje vojaške baze ZDA, pa tudi k razbremenitvi preobremenjenega letališča Frankfurt na Majni.

([116]) Točka 25(22) smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([117]) Izražene kot *dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo* (EBITDA).

(513) Kot je poudarila Nemčija, regijo Hunsrück obkrožajo številna območja (kot je Landkreis Birkenfeld), ki so bila v okviru *Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“* označena kot regije, ki potrebujejo podporo. Dejansko se je v obravnavanem obdobju okrožje Landkreis Birkenfeld vsaj delno štelo za regijo, katere bruto domači proizvod (BDP) je pod povprečjem Unije ([118]).

(514) Komisija meni, da je razvoj letališča Frankfurt Hahn pomembno prispeval tudi k ustvarjanju novih delovnih mest v regiji Hunsrück. Kot je navedla Nemčija, je letališče Frankfurt Hahn ob upoštevanju vseh delov letaliških dejavnosti leta 2012 v regiji Hunsrück ustvarilo 3 063 delovnih mest, od katerih jih je bilo 74 % zaposlitev s polnim delovnim časom, 90 % zadevnih zaposlenih pa v navedeni regiji tudi živi.

(515) Poleg tega je imel razvoj letališča Frankfurt Hahn tudi pozitivne posredne, sekundarne in usmerjevalne učinke na ustvarjanje delovnih mest v regiji ter na regionalni razvoj na splošno zaradi vse večjega števila gospodarskih in turističnih dejavnosti. Glede na informacije, ki jih je predložila Nemčija, letališče Frankfurt Hahn pomembno prispeva k razvoju receptivnega (leta 2005 približno 33 % potnikov, kar ustreza približno 1 milijonu potnikov) in emitivnega turizma (približno 67 % potnikov) v zvezni deželi Porenje – Pfalška. Kot je poudarila Nemčija, 88 % potnikov, ki prispejo v regijo, v njej ostane najmanj eno noč, leta 2005 pa so ustvarili približno 5,7 milijona nočitev. Ker 88 % turistov, ki v regijo prispejo prek letališča Frankfurt Hahn, ostane vsaj eno noč, več kot 80 % pa jih ostane celo od dva do deset dni, ti ustvarijo skupni promet v višini približno 133,7 milijona EUR na leto. Poleg tega je bilo z receptivnim turizmom v zvezni deželi Porenje – Pfalška ustvarjenih približno 11 000 delovnih mest.

(516) Zadevne naložbe, za katere je bila dodeljena pomoč, so prispevale tudi k izboljšanju dostopnosti območja. Vendar pa podvajanje nedobičkonosnih letališč (ali ustvarjanje dodatne neuporabljene zmogljivosti) ne prispeva k cilju skupnega interesa. V tej zadevi Komisija meni, da pomoč za naložbe ne vodi do takega podvajanja, ki bi zmanjšalo možnosti srednjeročne uporabe obstoječe infrastrukture na drugih – sosednjih – letališčih. V radiju 100 kilometrov ali 60 minut vožnje od letališča Frankfurt Hahn namreč ni drugih letališč. Najbližje letališču Frankfurt Hahn sta letališče Frankfurt na Majni, ki je oddaljeno 115 kilometrov ali 1 uro in 15 minut vožnje z avtomobilom, in letališče Luxembourg, ki je oddaljeno 1 uro in 30 minut vožnje (111 kilometrov).

(517) Letališče Frankfurt na Majni je mednarodno letališko vozlišče z zelo različnimi destinacijami, ki ga uporabljajo predvsem mrežni letalski prevozniki, ki ponujajo povezovalne lete, medtem ko se letališče Frankfurt Hahn uporablja za nizkocenovne lete od točke do točke. Promet na letališču Frankfurt na Majni se je od leta 2000 nenehno povečeval: z 49,4 milijona potnikov leta 2000 na približno 58 milijonov leta 2012. Vendar pa so v navedenem obdobju na rast vplivale težave s preobremenjenostjo in omejitve zmogljivosti. Kot je poudarila Nemčija, so bile zgornje meje zmogljivosti letališča Frankfurt na Majni nenehno presežene. Zato je imelo po mnenju Nemčije letališče Frankfurt Hahn zlasti glede na svoje dovoljenje za 24-urno obratovanje pomembno vlogo pri zagotavljanju dodatne zmogljivosti za razbremenitev preobremenjenega letališča Frankfurt na Majni. Do leta 2009 je bila namreč družba Fraport večinska delničarka družbe FFHG, upravljavke letališča Frankfurt Hahn (2,7 milijona potnikov leta 2013, približno 4 milijoni potnikov leta 2007, ko jih je bilo največ), in upravljavka letališča Frankfurt na Majni (58 milijonov potnikov in 2,1 milijona tovora) ter je kot taka izvajala strategijo diverzifikacije.

(518) Letališče Luxembourg, ki je najbližje letališču Frankfurt Hahn, vendar od njega še vedno oddaljeno približno 111 kilometrov ali 1 uro in 30 minut vožnje z avtomobilom, je imelo leta 2008 približno 1,7 milijona potnikov, katerih število se je hitro povečevalo in leta 2013 doseglo 2,2 milijona. Čeprav je letališče Luxembourg nekoliko manjše od letališča Frankfurt Hahn po potniškem prometu, je njegova tovorna dejavnost precej večja, saj je leta 2013 tovorni promet znašal 674 000 ton. Ponuja zelo različne redne lete v evropske prestolnice in čarterske polete na počitniške destinacije. Ta izbira destinacij večinoma ustreza potrebam zaposlenih v finančnih in mednarodnih institucijah v Luksemburgu.

(519) Letališče Saarbrücken je od letališča Frankfurt Hahn oddaljeno približno 128 kilometrov, kar znaša več kot 2 uri vožnje z avtomobilom. Poleg tega z letališča Frankfurt Hahn letijo predvsem nizkocenovni prevozniki (Ryanair), tovorni promet pa je precej pomemben element njegovega poslovnega modela, medtem ko letališče Saarbrücken ponuja predvsem redne lete na domačem ozemlju in ima le omejen tovorni zračni promet.

([118]) Odločba Komisije z dne 8. novembra 2006 v zadevi o državni pomoči N 459/06 – Nemčija –Smernice o državni regionalni pomoči za 2007–2013 – Karta regionalnih državnih pomoči: Nemčija (UL C 295, 5.12.2006, str. 6).

(520) V zvezi z letališčem Zweibrücken je Nemčija poudarila, da vožnja do 127 kilometrov oddaljenega letališča Frankfurt Hahn traja 1 uro in 27 minut z avtomobilom ali približno 4 ure z vlakom. Poleg tega je trdila, da glede na potniški in tovorni zračni promet med letoma 2005 in 2012 ni mogoče sklepati o razmerju zamenljivosti med letališčema.

(521) Komisija ugotavlja, da je nekaj prekrivanja med dejavnostmi letališč Frankfurt Hahn in Zweibrücken, saj se letališče Zweibrücken prav tako ukvarja s tovornim zračnim prometom, medtem ko se v potniškem prometu z njega opravljajo pretežno čarterski poleti. V zvezi s tem Komisija navaja, da je tovorni promet običajno bolj mobilen kot potniški promet ([119]). Na splošno se za gravitacijsko območje letališč za tovorni zračni promet šteje, da njegov radij znaša najmanj približno 200 kilometrov in 2 uri vožnje. Pripombe iz industrije kažejo, da je za špediterje za prevoz blaga običajno sprejemljiva do poldnevna vožnja s tovornjakom (tj. do 12 ur vožnje s tovornjaki) ([120]). Poleg tega je tudi čarterski promet na splošno manj občutljiv za čas, tako da je lahko sprejemljiva tudi do dveurna vožnja z avtomobilom.

(522) Obenem je treba opozoriti, da je bilo letališče Frankfurt Hahn pred vstopom letališča Zweibrücken na trg leta 2006 že dobro uveljavljeno letališče z več kot 3 milijoni potnikov in 123 000 tonami tovora. Glede na zgodovinski razvoj teh dveh letališč, njun geografski položaj in prosto zmogljivost, ki je bila na voljo na letališču Frankfurt Hahn, ko je letališče Zweibrücken leta 2006 vstopilo na trg komercialnega zračnega prometa, Komisija ugotavlja, da je bolj odprtje letališča Zweibrücken tisto, ki je pomenilo nepotrebno podvajanje infrastrukture.

(523) Komisija torej ugotavlja, da naložbe v letališče Frankfurt Hahn ne pomenijo podvajanja obstoječe nedonosne infrastrukture. Nasprotno, letališče Frankfurt Hahn je imelo pomembno vlogo pri razbremenitvi letališča Frankfurt na Majni, ne da bi omejevalo njegove načrte za širitev. Brez naložb v letališče Frankfurt Hahn je dejansko obstajalo tveganje, da potrebe po prevozu v regiji ne bi bile ustrezno izpolnjene.

(524) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 512 do 523 Komisija torej ugotavlja, da pomoč za naložbe, namenjena izgradnji in uporabi infrastrukture na letališču Frankfurt Hahn, ustreza natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa, tj. regionalnemu gospodarskemu razvoju, ustvarjanju delovnih mest in izboljšanju dostopnosti regije.

(b) ***Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem***

(525) Po navedbah Nemčije so bile naložbe izvedene v skladu s potrebami (in so bile torej sorazmerne), zgrajena infrastruktura pa je bila potrebna, da je letališče lahko zagotavljalo povezljivost in razvoj regije ter razbremenilo letališče Frankfurt na Majni.

(526) Na podlagi informacij, ki jih je predložila Nemčija, se Komisija strinja, da so bile financirane naložbe potrebne in sorazmerne s ciljem skupnega interesa. Brez njih namreč ne bi bilo mogoče dokončati preoblikovanja nekdanje vojaške baze ZDA v popolnoma delujoče letališče za civilni zračni promet. Za nadaljnji razvoj dejavnosti civilnega zračnega prometa je bilo treba zgraditi objekte za potnike in tovor in letališke ploščadi ter posodobiti vozne steze. Zgrajena infrastruktura je bila torej potrebna, da je letališče lahko zagotavljalo povezljivost in razvoj regije.

(527) Prav tako je bil infrastrukturni projekt izveden samo v obsegu, potrebnem za uresničitev zastavljenih ciljev: medtem ko je bila infrastruktura zgrajena za potniški promet, ki ne bi presegal od približno 4 do 5 milijonov potnikov, in tovorni promet v obsegu 500 000 ton, statistični podatki o prometu, navedeni v preglednici 1 in preglednici 2, kažejo, da se je potniški promet do leta 2007 nenehno povečeval in dosegel rekordne 4 milijone potnikov (čemur je sledilo zmanjšanje na 2,7 milijona leta 2013 iz razlogov, predstavljenih v uvodni izjavi 532) ter da se je obseg tovora leta 2011 povečal na več kot 500 000 ton. To pomeni, da je pričakovano povpraševanje po prevozu večinoma ustrezalo dejanskemu povpraševanju in da naložbe niso bile nesorazmerno velike.

([119]) Glej opombo 88.
([120]) Odgovor letališča Liège na javno posvetovanje o smernicah za letalski sektor iz leta 2014.

(528) Čeprav je pomembno preprečiti, da bi naložba pomenila podvajanje obstoječe nedonosne infrastrukture, to v tej zadevi ne velja. Kot je že bilo pojasnjeno v uvodnih izjavah 516 do 523, v radiju 100 kilometrov in 60 minut vožnje ni drugih letališč, učinkov podvajanja pa ni, tudi če bi se upoštevalo večje gravitacijsko območje. Najbližje letališče je Frankfurt na Majni, ki naj bi ga letališče Frankfurt Hahn razbremenilo.

(529) Komisija glede na te premisleke meni, da je ta pogoj za združljivost izpolnjen.

(c) ***Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe***

(530) Nemčija je trdila, da so zunanji strokovnjaki pred sprejetjem odločitve o nadaljnjem razvoju letališke infrastrukture opravili študije o napovedih prometa, da bi se opredelile možnosti glede prometa za letališče Frankfurt Hahn.

(531) Iz predloženih informacij je razvidno, da so zunanji strokovnjaki takrat napovedali precejšnjo rast z 0,3 milijona potnikov leta 2000 na do 3,8 milijona potnikov leta 2010 (glej sliko 2, sliko 3 in sliko 4). V zvezi z razvojem tovornega prometa so napovedali rast s 151 000 ton leta 2001 na do 386 000 ton leta 2010 (glej sliko 5), pri čemer naj bi bila rast tovorne dejavnosti med letoma 2006 in 2010 posledica preusmeritve tovornih letov z letališča Frankfurt na Majni zaradi prepovedi nočnega letenja. Vendar bi bilo te napovedi mogoče uresničiti le z izvedbo naložb v načrtovanem obsegu.

(532) Komisija ugotavlja, da so se zadevne napovedi prometa (glej uvodno izjavo 531) potrdile z dejanskim razvojem prometa na letališču Frankfurt Hahn (glej preglednico 1 in preglednico 2). Leta 2007 je imelo letališče Frankfurt Hahn približno 4 milijone potnikov. Po obdobju precejšnje rasti je na zračni promet v Nemčiji in Uniji v zadnjih letih negativno vplivala gospodarska in finančna kriza v letih 2008/2009, ki je privedla do zmanjšanja potniškega zračnega prometa v Nemčiji leta 2009. Na razvoj potniškega prometa na letališču Frankfurt Hahn je dodatno vplivala uvedba potniške takse v letalskem prevozu v Nemčiji leta 2011. Letališče Frankfurt Hahn ima trenutno približno 2,7 milijona potnikov na leto. Leta 2011 je tovorni promet na njem znašal 565 000 ton. Zaradi stečaja ene od njegovih strank je tovorni promet leta 2013 znašal samo 447 000 ton.

(533) Glede na te premisleke je torej mogoče ugotoviti, da letališče Frankfurt Hahn že uporablja večino svoje zmogljivosti in da so bile srednjeročne možnosti uporabe zmogljivosti zadovoljive.

(d) ***Enak in nediskriminacijski dostop do infrastrukture***

(534) Vsi morebitni uporabniki infrastrukture imajo enak in nediskriminacijski dostop do letališča. Seznam letaliških pristojbin, ki velja za letališče Frankfurt Hahn, je javno dostopen ter pregledno in nediskriminacijsko na voljo vsem morebitnim in sedanjim uporabnikom letališča. Razlike v letaliških pristojbinah, ki so se dejansko plačevale za uporabo infrastrukture, so temeljile na poslovno upravičenem razlikovanju ([121]).

(535) Komisija zato meni, da je ta pogoj izpolnjen.

(e) ***Vpliv na trgovino ni v nasprotju s skupnim interesom***

(536) V skladu s točko 39 smernic za letalski sektor iz leta 2005 lahko kategorija letališča služi kot kazalnik, koliko si letališča medsebojno konkurirajo in torej tudi koliko lahko javno financiranje, dodeljeno letališču, izkrivlja konkurenco.

([121]) Sklep Komisije z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči SA.21211 – Nemčija – Letališče Frankfurt Hahn in Ryanair, še neobjavljen v UL.

(537) Na standardnem gravitacijskem območju letališča Frankfurt Hahn (1 ura vožnje z avtomobilom ali radij 100 kilometrov) ni drugih letališč, ki bi se izkoriščala v komercialne namene. Tudi če bi bilo gravitacijsko območje večje, Komisija meni, da pomoč ne ustvarja neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami.

(538) Kar zadeva letališče Frankfurt na Majni (najbližje letališče, ki je oddaljeno približno 115 kilometrov ter 1 uro in 15 minut vožnje z avtomobilom), naložbe na letališču Frankfurt Hahn niso privedle do negativnih učinkov zamenljivosti. Preden se je družba Fraport vključila v letališče Frankfurt Hahn, je bila namreč že upravljavka letališča Frankfurt na Majni, vendar je vseeno vlagala v letališče Frankfurt Hahn, da bi razbremenila letališče Frankfurt na Majni, saj je bila za navedeno vozlišče v prihodnosti predvidena preobremenitev zmogljivosti. Zlasti je bila prepoved nočnih letov na letališču Frankfurt na Majni eden od glavnih dejavnikov, ki jih je bilo treba upoštevati, saj je imelo letališče Frankfurt Hahn dovoljenje za 24-urno obratovanje.

(539) Čeprav je letališče Frankfurt Hahn v obdobju 2000–2007 doživelo precejšnjo rast, preglednica 1 in preglednica 2 kažeta, da je v primerjavi z letališčem Frankfurt na Majni delež prometa ostal zelo omejen. V obdobju 2000–2003 se je število potnikov na letališču Frankfurt na Majni nenehno povečevalo: z 48 milijonov leta 2000 na 54,2 milijona leta 2007. Zaradi gospodarske krize se je število potnikov nekoliko zmanjšalo, in sicer na 50,9 milijona leta 2009, temu pa je sledilo hitro povečanje na 58 milijonov. Kar zadeva tovorne dejavnosti, je imelo letališče Frankfurt na Majni nenehno rast: z 1,6 milijona ton na 2,2 milijona ton leta 2013.

(540) Kar zadeva druga letališča, je Komisija že pojasnila, da naložbe na letališču Frankfurt Hahn niso bistveno vplivale na konkurenco in trgovino med državami članicami ([122]). To velja tudi za letališče Zweibrücken glede na to, da je bolj to letališče tisto, ki pomeni nepotrebno podvajanje infrastrukture (in bi bilo torej odgovorno za morebitno izkrivljanje konkurence).

(541) Poleg tega v nasprotju z letališčema Frankfurt na Majni in Luxembourg letališče Frankfurt Hahn nima železniške povezave. Na splošno ni mogoče pričakovati učinka zamenljivosti v zvezi z železniškim prevozom.

(542) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 536 do 541 Komisija meni, da so morebitni neupravičeni negativni učinki na konkurenco in trgovino med državami članicami omejeni na minimum.

(f) ***Spodbujevalni učinek, nujnost in sorazmernost***

(543) Komisija mora ugotoviti, ali se je zaradi državne pomoči, dodeljene letališču Frankfurt Hahn, ravnanje upravičenca spremenilo tako, da se je začel ukvarjati z dejavnostjo, ki prispeva k uresničevanju cilja skupnega interesa, pri čemer (i) je brez pomoči ne bi izvajal ali (ii) bi jo izvajal le v omejenem obsegu ali drugače. Poleg tega se pomoč šteje za sorazmerno samo, če enakega rezultata ne bi bilo mogoče doseči z manj pomoči in manj izkrivljanja. To pomeni, da morata biti znesek in intenzivnost pomoči omejena na najmanjša potrebna za izvedbo dejavnosti, ki ji je bila dodeljena pomoč.

(544) Glede na informacije, ki jih je predložila Nemčija, naložbe ne bi bilo mogoče izvesti brez pomoči. Nemčija je trdila, da je bila pomoč potrebna, saj so bili z njo nadomeščeni samo stroški financiranja, nižji znesek pa bi privedel do nižjih ravni naložb.

(545) Dejansko letališče glede na finančne rezultate, povzete v preglednicah 3 in 4, še vedno ustvarja izgubo in ni sposobno financirati svojih stroškov naložb. Zato je mogoče ugotoviti, da je bila pomoč potrebna za izvedbo naložb za razbremenitev preobremenjene letališke infrastrukture in izpolnjevanje trenutnih zahtev glede sodobne letališke infrastrukture. Letališče Frankfurt Hahn brez pomoči ne bi bilo kos pričakovanemu povpraševanju letalskih prevoznikov, potnikov in špediterjev, raven gospodarske dejavnosti letališča pa bi se znižala.

([122]) V zvezi z letališčema Frankfurt na Majni in Luxembourg Komisija nadalje ugotavlja, da ima segment poslovnih potovanj na obeh pomemben tržni delež, medtem ko na letališču Frankfurt Hahn predstavlja le sorazmerno omejen delež.

(546) Opozoriti je treba tudi, da je bila javna podpora dodeljena v obdobju, ko je družba FFHG izvedla zelo velike naložbe v infrastrukturo (več kot 220 milijonov EUR v obdobju 2001–2012). Iz tega sledi, da pomoč za naložbe krije le del skupnih stroškov naložb.

(547) Komisija zato meni, da je zadevni ukrep pomoči imel spodbujevalni učinek, da je bil znesek pomoči omejen na najmanjšega potrebnega za izvedbo dejavnosti, ki ji je bila dodeljena pomoč, in da je torej bil sorazmeren.

Sklepna ugotovitev

(548) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da je pomoč za naložbe, dodeljena letališču Frankfurt Hahn, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, ker je v skladu s pogoji za združljivost iz točke 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005.

10.4 *ZDRUŽLJIVOST POMOČI ZA TEKOČE POSLOVANJE V SKLADU S SMERNICAMI ZA LETALSKI SEKTOR IZ LETA 2014*

(549) V oddelku 5.1 smernic za letalski sektor iz leta 2014 so določena merila, ki jih bo Komisija uporabila pri oceni združljivosti pomoči za tekoče poslovanje z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe. V skladu s točko 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014 bo Komisija navedena merila uporabila za vse zadeve v zvezi s pomočjo za tekoče poslovanje, vključno z nerešenimi prijavami in nezakonitimi nepriglašenimi pomočmi.

(550) V skladu s točko 137 smernic za letalski sektor iz leta 2014 se lahko nezakonita pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena pred datumom objave smernic za letalski sektor iz leta 2014, razglasi za združljivo z notranjim trgom v celotnem znesku nepokritih stroškov poslovanja, če so izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji:

(a) *prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa*: ta pogoj je izpolnjen, če med drugim pomoč poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij ali spodbuja regionalni razvoj ([123]);

(b) *potreba po posredovanju države*: pomoč mora biti usmerjena v primere, ko taka pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči ([124]);

(c) *obstoj spodbujevalnega učinka*: ta pogoj je izpolnjen, če bi se brez pomoči za tekoče poslovanje in ob upoštevanju možnega obstoja pomoči za naložbe ter ravni prometa raven gospodarske dejavnosti zadevnega letališča verjetno znatno zmanjšala ([125]);

(d) *sorazmernost pomoči (pomoč omejena na najmanjšo potrebno)*: da bi bila pomoč za tekoče poslovanje sorazmerna, mora biti omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede ([126]);

(e) *izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino* ([127]).

(a) ***Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa***

(551) V skladu z oddelkom 5.1.2(a) smernic za letalski sektor iz leta 2014 se z namenom, da se letališčem omogoči dovolj časa, da se prilagodijo novim tržnim razmeram, ter da se preprečijo motnje v zračnem prometu in povezljivosti regij, šteje, da pomoč za tekoče poslovanje prispeva k doseganju cilja skupnega interesa, če: (i) poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij z vzpostavitvijo točk za dostop za polete znotraj Unije; (ii) pomeni boj proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih letaliških vozliščih Unije ali (iii) spodbuja regionalni razvoj.

([123]) Točke 137, 113 in 114 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([124]) Točki 137 in 116 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([125]) Točki 137 in 124 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([126]) Točki 137 in 125 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([127]) Točki 137 in 131 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(552) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 512 do 519 Komisija meni, da je neprekinjeno obratovanje letališča Frankfurt Hahn povečalo mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij z vzpostavitvijo točk za dostop za polete znotraj Unije v regiji Hunsrück. Poleg tega je neprekinjeno obratovanje letališča spodbudilo regionalni razvoj regije Hunsrück in ustvarjanje novih delovnih mest. Obratovanje in razvoj letališča Frankfurt Hahn sta tudi omogočila razbremenitev letališča Frankfurt na Majni.

(553) Komisija zato ugotavlja, da zadevni ukrep ustreza natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa.

(b) ***Potreba po posredovanju države***

(554) V skladu z oddelkom 5.1.2(b) smernic za letalski sektor 2014 je za oceno, ali je državna pomoč učinkovita pri doseganju cilja skupnega interesa, najprej treba opredeliti problem, ki zahteva obravnavo. V zvezi s tem mora biti državna pomoč za letališče usmerjena v primere, ko pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči.

(555) Komisija ugotavlja, da je letališče Frankfurt Hahn regionalno letališče s približno 2,7 milijona potnikov na leto in da se je v obravnavanem obdobju njegovo število potnikov precej povečalo (glej preglednico 1). Ima visoke fiksne stroške poslovanja, v sedanjih tržnih razmerah pa ni sposobno samo kriti svojih stroškov poslovanja. Zato obstaja potreba po posredovanju države (glej točko 89 smernic za letalski sektor iz leta 2014).

(c) ***Ustreznost ukrepov pomoči***

(556) V skladu z oddelkom 5.1.2(c) smernic za letalski sektor iz leta 2014 mora biti ukrep pomoči za letališče ustrezen instrument politike za doseganje cilja skupnega interesa. Država članica mora torej dokazati, da istega cilja ne bi bilo mogoče doseči z drugimi manj izkrivljajočimi instrumenti politike ali instrumenti pomoči.

(557) Po mnenju Nemčije so obravnavani ukrepi pomoči ustrezni za doseganje predvidenega cilja skupnega interesa, ki ga ne bi bilo mogoče doseči z drugim manj izkrivljajočim instrumentom politike.

(558) V tej zadevi je znesek pomoči ustrezal dejansko nastalim nekritim izgubam iz poslovanja (glej preglednico 4) in je bil omejen na najmanjšega potrebnega, saj je bil dodeljen samo za dejansko nastale izgube iz poslovanja. Z nobenim drugim ukrepom politike letališču ne bi bilo omogočeno nadaljevanje obratovanja. Nadomestilo izgub je torej omejeno na najmanjše potrebno in ne zagotavlja dobička.

(559) Glede na uvodni izjavi 557 in 558 Komisija meni, da so bili obravnavani ukrepi ustrezni za dosego želenega cilja skupnega interesa.

(d) ***Obstoj spodbujevalnega učinka***

(560) V skladu z oddelkom 5.1.2(d) smernic za letalski sektor iz leta 2014 ima pomoč za tekoče poslovanje spodbujevalni učinek, če bi se brez nje raven gospodarske dejavnosti letališča verjetno znatno zmanjšala. Pri tej oceni je treba upoštevati prisotnost pomoči za naložbe in raven prometa na letališču.

(561) Brez pomoči bi bil obseg dejavnosti na letališču Frankfurt Hahn resno prizadet in bi se zmanjšal, to pa bi navsezadnje privedlo do tega, da bi letališče zaradi nekritih izgub iz poslovanja moralo zapustiti trg.

(562) Komisija zato meni, da so obravnavani ukrepi pomoči imeli spodbujevalni učinek.

(e) ***Sorazmernost zneska pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)***

(563) V skladu z oddelkom 5.1.2(e) smernic za letalski sektor iz leta 2014 mora biti pomoč za tekoče poslovanje, da bi bila sorazmerna, omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede.

(564) V tej zadevi je bil znesek pomoči omejen na nekrite izgube iz poslovanja, saj so bili z njim nadomeščeni samo dejansko nastali stroški.

(565) Komisija zato meni, da je bil znesek pomoči za tekoče poslovanje v tej zadevi sorazmeren in omejen na najmanjšega potrebnega za izvedbo dejavnosti, ki ji je bila dodeljena pomoč.

(f) ***Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino med državami članicami***

(566) V skladu z oddelkom 5.1.2(f) smernic za letalski sektor iz leta 2014 se bodo pri ocenjevanju združljivosti pomoči za tekoče poslovanje upoštevali izkrivljanja konkurence in učinki na trgovino.

(567) Na standardnem gravitacijskem območju letališča Frankfurt Hahn (1 ura vožnje z avtomobilom ali radij 100 kilometrov) ni drugih letališč, ki se izkoriščajo v komercialne namene. Tudi če bi bilo to standardno gravitacijsko območje razširjeno na druga letališča v bližini letališča Frankfurt Hahn, kot je predstavljeno v uvodnih izjavah 537 in 541, med letališči, ki so v bližini letališča Frankfurt Hahn (to so letališča Frankfurt na Majni, Luxembourg in Saarbrücken) ni neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco.

(568) Glede na navedeno Komisija meni, da so morebitni neupravičeni negativni učinki na konkurenco in trgovino med državami članicami zaradi pomoči za tekoče poslovanje, odobrene družbi FFHG, omejeni na minimum.

Sklepna ugotovitev

(569) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 551 do 568 Komisija ugotavlja, da so ukrepi združljivi z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.

11. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

11.1 *FINANCIRANJE LETALIŠČA*

(570) ***Ukrep 1: pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2001:*** Komisija glede na premisleke iz uvodnih izjav 291 do 302 ugotavlja, da so lahko javni organi ob sklenitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2001 upravičeno menili, da pogodba o prenosu dobička in izgube za kritje letnih izgub družbe FFHG ne pomeni državne pomoči.

(571) ***Ukrep 2: povečanje kapitala iz leta 2001:*** Povečanje kapitala iz leta 2001 v višini 27 milijonov EUR, ki sta ga izvedli družba Fraport in zvezna dežela Porenje – Pfalška, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(572) ***Ukrep 3: povečanje kapitala iz leta 2004 in ukrep 4: pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004:*** Povečanje kapitala iz leta 2004, ki ga je odobrila družba Fraport, ter pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 ne pomenita državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe. Tudi če bi pomenila državno pomoč, se navedena pomoč lahko šteje za združljivo na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.

(573) Povečanje kapitala iz leta 2004, ki sta ga družbi FFHG odobrili zvezni deželi Porenje – Pfalška in Hessen, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(574) ***Ukrep 5: nadomestilo družbi FFHG za naloge, ki spadajo na področje javne politike (varnostni pregledi), in ukrep 6: neposredna nepovratna sredstva zvezne dežele Porenje – Pfalška:*** Komisija meni, da javno financiranje, odobreno družbi FFHG v obliki neposrednih nepovratnih sredstev, dodeljenih po 12. decembru 2000, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(575) ***Ukrep 12: povečanje lastniškega kapitala:*** Ker je povečanje lastniškega kapitala namenjeno financiranju infrastrukturnih ukrepov, za katere je bila po navedbah Nemčije družba FFHG na podlagi odločitve o izvedbi navedenih naložb, ki so jo sprejeli javni delničarji, upravičena prejeti navedena sredstva, Komisija meni, da je treba povečanje lastniškega kapitala oceniti v okviru javne podpore za družbo FFHG. Komisija v zvezi s tem in ob upoštevanju premislekov iz oddelka 8.1.1 ugotavlja, da je družba FFHG od datuma sodbe Aéroports de Paris (12. decembra 2000) opravljala gospodarsko dejavnost in da pomeni podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(576) Poleg tega v skladu s premisleki iz oddelkov 8.1.1, 8.1.3 in 8.1.4, ki enako veljajo za navedeni ukrep, Komisija meni, da kapitalski vložek pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, saj vključuje državna sredstva, ga je mogoče pripisati državi in je z njim družbi FFHG dodeljena selektivna gospodarska prednost, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in trgovino med državami članicami.

(577) Ker so bili ukrepi že dani na voljo družbi FFHG ali ji nepreklicno odobreni s pravico, da prejme navedena sredstva, Komisija meni, da Nemčija ni upoštevala prepovedi iz člena 108(3) Pogodbe.

(578) Komisija glede na uvodne izjave 512 do 545 ugotavlja, da je pomoč za naložbe, dodeljena letališču Frankfurt Hahn, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, ker je v skladu s pogoji za združljivost iz točke 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005.

(579) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 551 do 568 Komisija ugotavlja, da so ukrepi združljivi z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.

11.2 *POGODBE Z DRUŽBO RYANAIR IN SEZNAM LETALIŠKIH PRISTOJBIN*

(580) ***Ukrepi 7, 9 in 10: pogodbe z družbo Ryanair iz let 1999, 2002 in 2005:*** Komisija je na podlagi analize pogodb in informacij, ki so bile družbi FFHG na voljo ob sklenitvi navedenih pogodb, prepričana, da je lahko družba FFHG razumno pričakovala, da bodo pogodbe prispevale k donosnosti letališča Frankfurt Hahn, saj so bili pričakovani dodatni prihodki višji od pričakovanih dodatnih stroškov. Ker so bile torej pogodbe v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, z njimi družbi Ryanair ni bila dodeljena prednost.

(581) ***Ukrepa 8 in 11: seznama letaliških pristojbin iz let 2001 in 2006:*** Komisija glede na predhodno analizo donosnosti, ki jo je opravila družba FFHG, meni, da s seznamoma letaliških pristojbin iz let 2001 in 2006 letalskim prevoznikom ni dodeljena gospodarska prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobili.

(582) Ker eno od kumulativnih meril iz člena 107(1) Pogodbe ni izpolnjeno, Komisija meni, da pogodbe z družbo Ryanair iz let 1999, 2002 in 2005 med letališčem Frankfurt Hahn in družbo Ryanair ter seznama letaliških pristojbin iz let 2001 in 2006 ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(583) Komisija ugotavlja, da se Nemčija strinja s tem, da se sklep sprejme samo v angleškem jeziku –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Državna pomoč, ki jo je Nemčija v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe v obdobju 2001–2012 nezakonito izvedla v korist družbe *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH* s povečanjem kapitala v letu 2001 v višini 27 milijonov EUR, povečanjem kapitala v letu 2004 v višini 22 milijonov EUR in neposrednimi nepovratnimi sredstvi zvezne dežele Porenje – Pfalška (v obsegu, v katerem zadevna nepovratna sredstva niso bila povezana zgolj z dejavnostmi s področja javne politike in niso krila naložb, o katerih je bilo nepreklicno odločeno pred 12. decembrom 2000), je združljiva z notranjim trgom.

2. Povečanje kapitala iz leta 2004, ki ga je izvedla družba *Fraport AG*, ter pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2004 ne pomenita pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

Člen 2

1. Pogodba med družbo *Ryanair* in družbo *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH*, ki je začela veljati 1. aprila 1999, ne pomeni pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

2. Pogodba med družbo *Ryanair* in družbo *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH* z dne 14. februarja 2002 ne pomeni pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

3. Pogodba *Agreement Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Delivery of aircraft 6 to 18 – year 2005 to year 2012* z dne 4. novembra 2005 ne pomeni pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

Člen 3

Seznama letaliških pristojbin, ki sta začela veljati 1. oktobra 2001 in 1. junija 2006, ne pomenita pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 1. oktobra 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik

DELEGIRANI SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/790

z dne 13. januarja 2016

o spremembi Priloge V k Direktivi 2005/36/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede dokazil o formalnih kvalifikacijah in nazivov programov usposabljanja

(notificirano pod dokumentarno številko C(2016) 1)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2005/36/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. septembra 2005 o priznavanju poklicnih kvalifikacij ([1]) in zlasti člena 21a(4) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Priloga V k Direktivi 2005/36/ES vsebuje sezname dokazil o formalnih kvalifikacijah zdravnikov, medicinskih sester za splošno zdravstveno nego, zobozdravnikov, veterinarjev, babic, farmacevtov in arhitektov.

(2) Več držav članic je Komisijo obvestilo o posodobitvah zakonov in drugih predpisov v zvezi z izdajanjem dokazil o formalnih kvalifikacijah zdravnikov, medicinskih sester za splošno zdravstveno nego, zobozdravnikov, veterinarjev, babic, farmacevtov in arhitektov. Komisija meni, da so priglašeni zakoni in drugi predpisi v skladu s pogoji iz poglavja III naslova III Direktive 2005/36/ES. Zato je treba Prilogo V k Direktivi 2005/36/ES posodobiti.

(3) Zaradi jasnosti in pravne varnosti je treba nadomestiti vse ustrezne točke Priloge V k Direktivi 2005/36/ES o dokazilih o formalnih kvalifikacijah in nazivih programov usposabljanja.

(4) Direktivo 2005/36/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Priloga V k Direktivi 2005/36/ES se spremeni v skladu s Prilogo k temu sklepu.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju, 13. januarja 2016

Za Komisijo
Elżbieta BIEŃKOWSKA
Članica Komisije

([1]) UL L 255, 30.9.2005, str. 22.

PRILOGA

Priloga V k Direktivi 2005/36/ES se spremeni:

1. točke od 5.1.1 do 5.1.4 se nadomestijo z naslednjim:

„5.1.1 *Dokazila o formalnih kvalifikacijah za zdravnika z osnovno medicinsko usposobljenostjo*

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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčni datum
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-Mediċina u l-Kirurġija	Universita` ta' Malta	Ċertifikat ta' reġistrazzjoni maħruġ mill-Kunsill Mediku	1.5.2004
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd artsexamen	Faculteit Geneeskunde		20.12.1976

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčni datum
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 lekárstvo doktor všeobecného lekárstva („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) Do leta 2012.
(2) Od leta 2013.
(3) Do 1. oktobra 2017 mora biti dokazilu o formalnih kvalifikacijah priloženo tudi potrdilo o končanem podiplomskem pripravništvu („staż podyplomowy').

5.1.2 *Dokazila o formalnih kvalifikacijah zdravnikov specialistov*

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Referenčni datum
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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Referenčni datum
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 profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Referenčni datum
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	— Medische Specialisten Registratie Commissie (MSRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot bevordering der Geneeskunst — Sociaal-Geneeskundigen Registratie Commissie (SGRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst	20.12.1976
	Diploma geneeskundig specialist	— Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst [1]	
Österreich	Facharztdiplom	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	Potrdilo 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/Specialläkareexamen	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	20.12.1976
		General Medical Council	1.4.2010

[1] Od januarja 2013.

5.1.3 *Nazivi programov usposabljanja v specialistični medicini*

	Anesteziologija	Splošna kirurgija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let
Država	Naslov	Naslov
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	Anesteziolo ģ ija un reanimatolo ģ ija	Ķirur ģ ija
Lietuva	Anesteziologija reanimatologija	Chirurgija
Luxembourg	Anesthésie-réanimation	Chirurgie générale
Magyarország	Aneszteziológia és intenzív terápia	Sebészet
Malta	Anestežija u Kura Intensiva	Kirur ġ ija Ġenerali
Nederland	Anesthesiologie	Heelkunde
Österreich	Anästhesiologie und Intensivmedizin	— Chirurgie — Allgemeinchirurgie und Viszeralchirurgie ([1])
Polska	Anestezjologia i intensywna terapia	Chirurgia ogólna
Portugal	Anestesiologia	Cirurgia geral

	Anesteziologija	Splošna kirurgija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let
Država	Naslov	Naslov
România	Anestezie şi terapie intensivă	Chirurgie generală
Slovenija	Anesteziologija, reanimatologija in perioperativna intenzivna medicina	Splošna kirurgija
Slovensko	Anestéziológia a intenzívna medicína	Chirurgia
Suomi/Finland	Anestesiologia ja tehohoito/Anestesiologi och intensivvård	Yleiskirurgia/Allmän kirurgi
Sverige	Anestesi och intensivvård	Kirurgi
United Kingdom	Anaesthetics	General surgery

([1]) Od junija 2015.

	Nevrokirurgija	Porodništvo in ginekologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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

	Nevrokirurgija	Porodništvo in ginekologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Latvija	Neiroķirurģija	Ginekoloģija un dzemdniecība
Lietuva	Neurochirurgija	Akušerija ginekologija
Luxembourg	Neurochirurgie	Gynécologie – obstétrique
Magyarország	Idegsebészet	Szülészet-nőgyógyászat
Malta	Newrokirurġija	Ostetriċja u Ġinekoloġija
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

	Splošna medicina	Oftalmologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta
Država	Naslov	Naslov
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

	Splošna medicina	Oftalmologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta
Država	Naslov	Naslov
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	Mediċina Interna	Oftalmoloġija
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	Internmedicine	Ögonsjukdomar (oftalmologi)
United Kingdom	General (internal) medicine	Ophthalmology

([1]) Od akademskega leta 1991/1992.

	Otorinolaringologija	Pediatrija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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 especificas
France	Oto-rhino-laryngologie et chirurgie cervico-faciale	Pédiatrie
Hrvatska	Otorinolaringologija	Pedijatrija
Ireland	Otolaryngology	Paediatrics
Italia	Otorinolaringoiatria	Pediatria
Κύπρος	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
Latvija	Otolaringoloģija	Pediatrija
Lietuva	Otorinolaringologija	Vaikų ligos
Luxembourg	Oto-rhino-laryngologie	Pédiatrie
Magyarország	Fül-orr-gégegyógyászat	Csecsemő- és gyermekgyógyászat
Malta	Otorinolaringoloġija	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	Otorinolaringologie	Pediatrie

	Otorinolaringologija	Pediatrija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Slovenija	Otorinolaringológija	Pediatrija
Slovensko	Otorinolaryngológia	Pediatria
Suomi/Finland	Korva-, nenä- ja kurkkutaudit/Öron-, näs- och halssjukdomar	Lastentaudit/Barnsjukdomar
Sverige	Öron-, näs- och halssjukdomar (oto-rhino-laryngologi)	Barn- och ungdomsmedicin
United Kingdom	Otolaryngology	Paediatrics

([1]) Od junija 2015.

	Pnevmologija	Urologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let
Država	Naslov	Naslov
Belgique/België/Belgien	Pneumologie	Urologie
България	Пневмология и фтизиатрия	Урология
Česká republika	Pneumologie a ftizeologie	Urologie
Danmark	Intern medicin: lungesygdomme	Urologi
Deutschland	— Pneumologie — Innere Medizin und Pneumologie ([1])	Urologie
Eesti	Pulmonoloogia	Uroloogia
Ελλάς	Φυματιολογία- Πνευμονολογία	Ουρολογία
España	Neumología	Urología
France	Pneumologie	Chirurgie urologique
Hrvatska	Pulmologija	Urologija
Ireland	Respiratory medicine	Urology
Italia	Malattie dell'apparato respiratorio	Urologia
Κύπρος	Πνευμονολογία – Φυματιολογία	Ουρολογία
Latvija	Ftiziopneimonoloģija	Uroloģija
Lietuva	Pulmonologija	Urologija

	Pnevmologija	Urologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let
Država	Naslov	Naslov
Luxembourg	Pneumologie	Urologie
Magyarország	Tüdőgyógyászat	Urológia
Malta	Mediċina Respiratorja	Uroloġija
Nederland	Longziekten en tuberculose	Urologie
Österreich	— Lungenkrankheiten — Innere Medizin und Pneumologie ([2])	Urologie
Polska	Choroby płuc	Urologia
Portugal	Pneumologia	Urologia
România	Pneumologie	Urologie
Slovenija	Pnevmologija	Urologija
Slovensko	Pneumológia a ftizeológia	Urológia
Suomi/Finland	Keuhkosairaudet ja allergologia/Lungsjukdomar och allergologi	Urologia/Urologi
Sverige	Lungsjukdomar (pneumologi)	Urologi
United Kingdom	Respiratory medicine	Urology

([1]) Od julija 2011.
([2]) Od junija 2015.

	Ortopedija	Anatomska patologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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

	Ortopedija	Anatomska patologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Ελλάς	Ορθοπεδική	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	Ορθοπεδική	Παθολογοανατομία – Ιστολογία
Latvija	Traumatoloģija un ortopēdija	Patoloģija
Lietuva	Ortopedija traumatologija	Patologija
Luxembourg	Orthopédie	Anatomie pathologique
Magyarország	Ortopédia és traumatológia	Patológia
Malta	Kirurġija Ortopedika	Istopatoloġija
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 şi traumatologie	Anatomie patologică
Slovenija	Ortopedska kirurgija; Travmatologija	Patologija
Slovensko	Ortopédia	Patologická anatómia
Suomi/Finland	Ortopedia ja traumatologia/Ortopedi och traumatologi	Patologia/Patologi
Sverige	Ortopedi	Klinisk patologi
United Kingdom	Trauma and orthopaedic surgery	Histopathology

(1) Od maja 2006.
(2) Od junija 2015.

	Nevrologija	Psihiatrija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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	Psychiatria
Portugal	Neurologia	Psiquiatria
România	Neurologie	Psihiatrie
Slovenija	Nevrologija	Psihiatrija

	Nevrologija	Psihiatrija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Slovensko	Neurológia	Psychiatria
Suomi/Finland	Neurologia/Neurologi	Psykiatria/Psykiatri
Sverige	Neurologi	Psykiatri
United Kingdom	Neurology	General psychiatry

	Diagnostična radiologija	Radioterapija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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

	Diagnostična radiologija	Radioterapija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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

	Plastična kirurgija	Klinična biologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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	Laborimeditsiin
Ελλάς	Πλαστική Χειρουργική	
España	Cirugía plástica, estética y reparadora	Análisis clínicos

	Plastična kirurgija	Klinična biologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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	Kirurġija 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 şi microchirurgie reconstructivă	Medicină de laborator
Slovenija	Plastična, rekonstrukcijska in estetska kirurgija	
Slovensko	Plastická chirurgia	Laboratórna medicína
Suomi/Finland	Plastiikkakirurgia/Plastikkirurgi	
Sverige	Plastikkirurgi	
United Kingdom	Plastic surgery	

([1]) Od leta 2006.
([2]) Od leta 2012.
([3]) Od junija 2015.

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

	Mikrobiologija — bakteriologija	Biokemija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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]) Do leta 2012.
([2]) Datumi razveljavitve v smislu člena 27(3): 4. april 2000.
([3]) Od maja 2006.
([4]) Od junija 2015.

	Imunologija	Torakalna kirurgija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let
Država	Naslov	Naslov
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

	Imunologija	Torakalna kirurgija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let
Država	Naslov	Naslov
Κύπρος	Ανοσολογία	Χειρουργική Θώρακος
Latvija	Imunoloģija	Torakālā ķirurģija
Lietuva		Krūtinės chirurgija
Luxembourg	Immunologie	Chirurgie thoracique
Magyarország	Allergológia és klinikai immunológia	Mellkassebészet
Malta	Immunoloġija	Kirurġija Kardjo-Toraċika
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 thorax-kirurgi
Sverige	Klinisk immunologi	Thoraxkirurgi
United Kingdom	Immunology	Cardo-thoracic surgery

(1) Datumi razveljavitve v smislu člena 27(3): 1. januar 1983.
(2) Od junija 2015.

	Pediatrična kirurgija	Vaskularna kirurgija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let
Država	Naslov	Naslov
Belgique/België/Belgien		Chirurgie des vaisseaux/Bloedvatenheelkunde (1)
България	Детска хирургия	Съдова хирургия
Česká republika	Dětská chirurgie	Cévní chirurgie
Danmark		Karkirurgi

	Pediatrična kirurgija	Vaskularna kirurgija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let
Država	Naslov	Naslov
Deutschland	Kinderchirurgie	Gefäßchirurgie
Eesti	Lastekirurgia	Kardiovaskulaarkirurgia
Ελλάς	Χειρουργική Παίδων	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 Παίδων	Χειρουργική Αγγείων
Latvija	Bērnu ķirurģija	Asinsvadu ķirurģija
Lietuva	Vaikų chirurgija	Kraujagyslių chirurgija
Luxembourg	Chirurgie pédiatrique	Chirurgie vasculaire
Magyarország	Gyermeksebészet	Érsebészet
Malta	Kirurġija Pedjatrika	Kirurġija 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]) Datumi razveljavitve v smislu člena 27(3): 1. januar 1983.

	Kardiologija	Gastroenterologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Belgique/België/Belgien	Cardiologie	Gastro-entérologie/Gastro-enterologie
България	Кардиология	Гастроентерология ([1])
Česká republika	Kardiologie	Gastroenterologie
Danmark	Intern medicin: kardiologi	Intern medicin: gastroenterology og hepatologi
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Kardiologie — Innere Medizin und Kardiologie ([2])	— Innere Medizin und Schwerpunkt Gastroenterologie — Innere Medizin und Gastroenterologie ([2])
Eesti	Kardioloogia	Gastroenteroloogia
Ελλάς	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
España	Cardiología	Aparato digestivo
France	Cardiologie et maladies vasculaires	Gastro-entérologie et hépatologie
Hrvatska	Kardiologija	Gastroenterologija
Ireland	Cardiology	Gastro-enterology
Italia	Malattie dell'apparato cardiovascolare	Gastroenterologia
Κύπρος	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
Latvija	Kardioloģija	Gastroenteroloģija
Lietuva	Kardiologija	Gastroenterologija
Luxembourg	Cardiologie et angiologie	Gastro-enterologie
Magyarország	Kardiológia	Gasztroenterológia
Malta	Kardjoloġija	Gastroenteroloġija
Nederland	Cardiologie	Maag-darm-leverziekten
Österreich	Innere Medizin und Kardiologie	Innere Medizin und Gastroenterologie und Hepatologie
Polska	Kardiologia	Gastrenterologia
Portugal	Cardiologia	Gastrenterologia
România	Cardiologie	Gastroenterologie

	Kardiologija	Gastroenterologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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) Do 14. septembra 2010.
(2) Od oktobra 2009.

	Revmatologija	Splošna hematologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta
Država	Naslov	Naslov
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

	Revmatologija	Splošna hematologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta
Država	Naslov	Naslov
Luxembourg	Rhumatologie	Hématologie
Magyarország	Reumatológia	Hematológia
Malta	Rewmatoloġija	Ematoloġija
Nederland	Reumatologie	
Österreich	Innere Medizin und Rheumatologie	Innere Medizin und Hämatologie und internistische 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]) Od oktobra 2009.

	Endokrinologija	Fizioterapija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta
Država	Naslov	Naslov
Belgique/België/Belgien		Médecine physique et réadaptation/Fysische geneeskunde en revalidatie
България	Ендокринология и болести на обмяната	Физикална и рехабилитационна медицина
Česká republika	Diabelotologie 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

	Endokrinologija	Fizioterapija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta
Država	Naslov	Naslov
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]) Od oktobra 2009.

	Nevropsihiatrija	Dermatovenerologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta
Država	Naslov	Naslov
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		Dermatovenereloogia
Ελλάς	Νευρολογία – Ψυχιατρική	Δερματολογία – Αφροδισιολογία
España		Dermatología médico-quirúrgica y venereología
France	Neuropsychiatrie ([2])	Dermatologie et vénéréologie
Hrvatska		Dermatologija i venerologija
Ireland		
Italia	Neuropsichiatria ([3])	Dermatologia e venerologia
Κύπρος	Νευρολογία – Ψυχιατρική	Δερματολογία – Αφροδισιολογία
Latvija		Dermatoloģija un venoroloģija
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

	Nevropsihiatrija	Dermatovenerologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta
Država	Naslov	Naslov
Suomi/Finland		Ihotaudit ja allergologia/Hudsjukdomar och allergologi
Sverige		Hud- och könssjukdomar
United Kingdom		

Datumi razveljavitve v smislu člena 27(3):
([1]) 1. avgust 1987, razen za osebe, ki so začele z usposabljanjem pred tem datumom.
([2]) 31. december 1971.
([3]) 31. oktober 1999.
([4]) Dokazila o kvalifikacijah se ne podeljujejo več za usposabljanje, ki se je začelo po 5. marcu 1982.
([5]) 9. julij 1984.
([6]) 31. marec 2004.

	Radiologija	Otroška psihiatrija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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

	Radiologija	Otroška psihiatrija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Luxembourg	Électroradiologie ([4])	Psychiatrie infantile
Magyarország	Radiológia	Gyermek- 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

— Datumi razveljavitve v smislu člena 27(3):
([1]) 1. februar 1984.
([2]) 3. december 1971.
([3]) 31. oktober 1993.
([4]) Dokazila o kvalifikacijah se ne podeljujejo več za usposabljanje, ki se je začelo po 5. marcu 1982.
([5]) 8. julij 1984.
([6]) 31. marec 2004.
([7]) 1. januar 1991.
([8]) Od junija 2015.

	Geriatrija	Bolezni ledvic
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Belgique/België/Belgien	Gériatrie/Geriatrie	
България	Гериатрична медицина	Нефрология
Česká republika	Geriatrie	Nefrologie
Danmark	Intern medicin: geriatric	Intern medicin: nefrologi

	Geriatrija	Bolezni ledvic
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Deutschland		— Innere Medizin und Schwerpunkt Nephrologie — Innere Medizin und Nephrologie (1)
Eesti		Nefroloogia
Ελλάς		Νεφρολογία
España	Geriatría	Nefrología
France		Néphrologie
Hrvatska		Nefrologija
Ireland	Geriatric medicine	Nephrology
Italia	Geriatria	Nefrologia
Κύπρος	Γηριατρική	Νεφρολογία
Latvija		Nefroloģija
Lietuva	Geriatrija	Nefrologija
Luxembourg	Gériatrie	Néphrologie
Magyarország	Geriátria	Nefrológia
Malta	Ġerjatrija	Nefroloġija
Nederland	Klinische geriatrie	
Österreich		Innere Medizin und Nephrologie
Polska	Geriatria	Nefrologia
Portugal		Nefrologia
România	Geriatrie şi gerontologie	Nefrologie
Slovenija		Nefrologija
Slovensko	Geriatria	Nefrológia
Suomi/Finland	Geriatria/Geriatri	Nefrologia/Nefrologi
Sverige	Geriatrik	Medicinska njursjukdomar (nefrologi)
United Kingdom	Geriatric medicine	Renal medicine

(1) Od oktobra 2009.

	Nalezljive bolezni	Socialna medicina
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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	— Υγειονολογία
		— Κοινοτική Ιατρική
Latvija	Infektoloģija	
Lietuva	Infektologija	
Luxembourg	Maladies contagieuses	Santé publique
Magyarország	Infektológia	Megelőző orvostan és népegészségtan
Malta	Mard Infettiv	Saħħa Pubblika
Nederland		Maatschappij en gezondheid
Österreich	Innere Medizin und Infektiologie	— Sozialmedizin — Public Health [1]
Polska	Choroby zakaźne	Zdrowie publiczne, epidemiologia
Portugal	Doenças infecciosas	Saúde pública
România	Boli infecțioase	Sănătate publică şi management

	Nalezljive bolezni	Socialna medicina
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Slovenija	Infektologija	Javno zdravje
Slovensko	Infektológia	Verejné zdravotníctvo
Suomi/Finland	Infektiosairaudet/Infektionssjukdomar	Terveydenhuolto/Hälsovård
Sverige	Infektionssjukdomar	Socialmedicin
United Kingdom	Infectious diseases	Public health medicine

([1]) Od junija 2015.

	Farmakologija	Medicina dela
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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

	Farmakologija	Medicina dela
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Luxembourg		Médecine du travail
Magyarország	Klinikai farmakológia	Foglalkozás-orvostan (üzemorvostan)
Malta	Farmakoloġija Klinika u t-Terapewtika	Mediċina 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] Od junija 2015.

	Alergologija	Nuklearna medicina
	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Belgique/België/Belgien		Médecine nucléaire/Nucleaire geneeskunde
България	Клинична алергология	Нуклеарна медицина
Česká republika	Alergologie a klinická imunologie	Nukleární medicína
Danmark		Klinisk fysiologi og nuklearmedicin
Deutschland		Nuklearmedizin

	Alergologija	Nuklearna medicina
	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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		Mediċina Nukleari
Nederland	Allergologie ([1])	Nucleaire geneeskunde
Österreich		Nuklearmedizin
Polska	Alergologia	Medycyna nuklearna
Portugal	Imuno-alergologia	Medicina nuclear
România	Alergologie şi 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		Nuclear medicine

([1]) Datumi razveljavitve v smislu člena 27(3): 12. avgust 1996.

	Maksilofacialna kirurgija (osnovno medicinsko usposabljanje)	Biološka hematologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Belgique/België/Belgien		
България	Лицево-челюстна хирургия	Трансфузионна хематология
Česká republika	Maxilofaciální chirurgie	
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάς		
España	Cirugía oral y maxilofacial	
France	Chirurgie maxillo-faciale et stomatologie	Hématologie
Hrvatska	Maksilofacijalna kirurgija	
Ireland		
Italia	Chirurgia maxillo-facciale	
Κύπρος		
Latvija	Mutes, sejas un žokļu ķirurģija	
Lietuva	Veido ir žandikaulių chirurgija	
Luxembourg	Chirurgie maxillo-faciale	Hématologie biologique
Magyarország	Szájsebészet ([1])	
Malta		
Nederland		
Österreich	Mund- Kiefer- und Gesichtschirurgie ([2])	
Polska	Chirurgia szczekowo-twarzowa	
Portugal	Cirurgia maxilo-facial	Hematologia clinica
România		
Slovenija	Maxilofacialna kirurgija	

	Maksilofacialna kirurgija (osnovno medicinsko usposabljanje)	Biološka hematologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Slovensko	Maxilofaciálna chirurgia	
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		

Datumi razveljavitve v smislu člena 27(3):
([1]) 30. september 2007.
([2]) 28. februar 2013.

	Stomatologija	Dermatologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάς		
España	Estomatología	
France	Stomatologie	
Hrvatska		
Ireland		Dermatology
Italia	Odontostomatologia ([1])	
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg	Stomatologie	
Magyarország		

	Stomatologija	Dermatologija
	Minimalno obdobje usposabljanja: 3 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Malta		Dermatoloġija
Nederland		
Österreich		
Polska		
Portugal	Estomatologia	
România		
Slovenija		
Slovensko		
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		Dermatology

([1]) Datumi razveljavitve v smislu člena 27(3): 31. december 1994.

	Venerologija	Tropska medicina
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάς		
España		
France		
Hrvatska		
Ireland	Genito-urinary medicine	Tropical medicine

	Venerologija	Tropska medicina
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
Italia		Medicina tropicale
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg		
Magyarország		Trópusi betegségek
Malta	Mediċina 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]) Od junija 2015.

	Gastroenterološka kirurgija	Nezgodna in urgentna medicina
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let
Država	Naslov	Naslov
Belgique/België/Belgien	Chirurgie abdominale/Heelkunde op het abdomen ([1])	
България	Гастроентерологична	Спешна медицина
Česká republika		— Traumatologie — Urgentní medicína

	Gastroenterološka kirurgija	Nezgodna in urgentna medicina
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let
Država	Naslov	Naslov
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		Mediċina tal-Aċċidenti u l-Emerġenza
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]) Datumi razveljavitve v smislu člena 27(3): 1. januar 1983.
([2]) Od 17.2.2006.

	Klinična nevrofiziologija	Dentalna, oralna in maksilofacialna kirurgija (osnovno medicinsko in zobozdravstveno usposabljanje) (1)
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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	Neurofisiologia 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	Newrofiżjoloġija Klinika	Kirurġija tal-għadam tal-wiċċ
Nederland		
Österreich		Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie
Polska		
Portugal		
România	Chirurgie Orală şi Maxilo-facială (4)	
Slovenija		

	Klinična nevrofiziologija	Dentalna, oralna in maksilofacialna kirurgija (osnovno medicinsko in zobozdravstveno usposabljanje) (1)
	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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) Usposabljanje, ki vodi do podelitve dokazila o formalnih kvalifikacijah za specialista dentalne, oralne in maksilofacialne kirurgije (osnovno medicinsko in zobozdravstveno usposabljanje), predvideva zaključek in potrditev osnovnega medicinskega študija (člen 24) in, poleg tega, zaključek in potrditev osnovnega dentalnega študija (člen 34).
(2) Od leta 2006.
(3) Od 10.7.2014.
(4) Od leta 2009.

	Internistična onkologija	Klinična genetika
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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

	Internistična onkologija	Klinična genetika
	Minimalno obdobje usposabljanja: 5 let	Minimalno obdobje usposabljanja: 4 leta
Država	Naslov	Naslov
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 genetica
Suomi/Finland		Perinnöllisyyslääketiede/Medicinsk genetik
Sverige		
United Kingdom	Medical oncology	Clinical genetics

5.1.4 *Dokazila o formalnih kvalifikacijah za zdravnike splošne medicine*

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
België/Belgique/Belgien	Bijzondere beroepstitel van huisarts/Titre professionnel particulier de médecin 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 praktické 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 Ausbildung in der Allgemeinmedizin	Facharzt/Fachärztin für Allgemeinmedizin	31.12.1994
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus Diplom peremeditsiini erialal	Perearst	1.5.2004

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
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	Ģimenes ārsta sertifikāts	Ģimenes (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 medicine générale	Médecin généraliste	31.12.1994
Magyarország	Háziorvostan szakorvosa bizonyítvány	Háziorvostan szakorvosa	1.5.2004
Malta	Tabib tal-familja	Mediċina tal-familja	1.5.2004
Nederland	Certificaat van inschrijving in een specialistenregister van huisartsen Diploma geneeskundig specialist	Huisarts, Verpleeghuisarts en arts voor verstandelijk gehandicapte Registratie Commissie (HVRC) 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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
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]) Od januarja 2013."

2. točka 5.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„5.2.2 *Dokazila o formalnih kvalifikacijah za medicinske sestre za splošno zdravstveno nego*

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
België/Belgique/Belgien	— Diploma gegradueerde verpleger/verpleegster/Diplôme d'infirmier(ère) gradué(e)/Diplom eines (einer) graduierten Krankenpflegers (-pflegerin)	— De erkende opleidingsinstituten/Les établissements d'enseignement reconnus/Die anerkannten Ausbildungsanstalten	— Hospitalier(ère)/Verpleegassistent(e)	29.6.1979
		— 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)	
	— Diploma in de ziekenhuisverpleegkunde/Brevet d'infirmier(ère) hospitalier (ère)/Brevet eines (einer) Krankenpflegers (-pflegerin)			
	— Brevet van verpleegassistent(e)/Brevet d'hospitalier (ère)/Brevet einer Pflegeassistentin			

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
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 ošetřovatelství ve studijním oboru všeobecná sestra (bakalář, Bc.)	1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem	— Všeobecná sestra	1.5.2004
	2. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná všeobecná sestra (diplomovaný specialista, DiS.), accompanied by the following certificate: – Vysvědčení o absolutoriu	2. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem	— Všeobecný ošetřovatel	
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	1. Tallinna Meditsiinikool Tartu Meditsiinikool Kohtla-Järve Meditsiinikool	õde	1.5.2004
	2. Õe põhikoolituse diplom	2. Tallinna Tervishoiu Kõrgkool		
	3. Õe põhiõpe diplom	3. Tartu Tervishoiu Kõrgkool		
Ελλάς	1. Πτυχίο Νοσηλευτικής Παν/μίου Αθηνών	1. Πανεπιστήμιο Αθηνών	Διπλωματούχος ή πτυχιούχος νοσοκόμος, νοσηλευτής ή νοσηλεύτρια	1.1.1981
	2. Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.)	2. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτω		
	3. Πτυχίο Αξιωματικών Νοσηλευτικής	3. Υπουργείο Εθνικής 'Αμυνας		
	4. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας	4. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας		
	5. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων και Επισκεπτριών πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας	5. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας		

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
	6. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής 7. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής Πανεπιστήμιου Πελοποννήσου	6. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 7. Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου		
España	Título de Diplomado universitario en Enfermería	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad	Enfermero/a diplomado/a	1.1.1986
	Titulo de Graduado/a en Enfermería	— El rector de una Universidad	Graduado/a en Enfermeríaodo	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 izvode 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 hEireann (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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
Italia	1. Diploma di infermiere professionale	1. Scuole riconosciute dallo Stato	1. Infermiere professionale	29.6.1979
	2. Diploma di laurea in infermieristica	2. Università	2. Infermiere	
Κύπρος	Δίπλωμα Γενικής Νοσηλευτικής	Νοσηλευτική Σχολή	Εγγεγραμμένος Νοσηλευτής	1.5.2004
	Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου	Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου	Νοσηλευτής(τρια) Γενικής Νοσηλευτικής	
	Πτυχίο Νοσηλευτικής Ευρωπαϊκού Πανεπιστημίου Κύπρου	Ευρωπαϊκό Πανεπιστήμιο Κύπρου		
	Πτυχίο Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Λευκωσίας – BSc in Nursing	Πανεπιστήμιο Λευκωσίας University of Nicosia		
	Πτυχίο Γενικής Νοσηλευτικής	Σχολή Επιστημών Υγείας, Πανεπιστήμιο Frederick		
Latvija	1. Diploms par māsas kvalifikācijas iegūšanu	1. Māsu skolas	Māsa	1.5.2004
	2. Māsas diploms	2. Universitātes tipa augstskola pamatojoties uz Valsts eksāmenu komisijas lēmumu		
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją	1. Universitetas	Bendrosios praktikos slaugytojas	1.5.2004
	2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją	2. Kolegija		
	3. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija)	3. Universitetas		
	4. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija)	4. Kolegija		
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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
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 władze	Pielegniarka	1.5.2004

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
Portugal	1. Diploma do curso de enfermagem geral	1. Escolas de Enfermagem	Enfermeiro	1.1.1986
	2. Diploma/carta de curso de bacharelato em enfermagem	2. Escolas Superiores de Enfermagem		
	3. Diploma/Carta de curso de licenciatura em enfermagem	3. Escolas Superiores de Enfermagem; Escolas Superiores de Saúde		
România	1. Diplomă de absolvire de asistent medical generalist cu studii superioare de scurtă durată	1. Universități	Asistent medical generalist	1.1.2007
	2. Diplomă de licență de asistent medical generalist cu studii superioare de lungă durată	2. Universități		
	3. Certificat de competențe profesionale (de asistent medical generalist)	3. Ministerul Educației Naționale		
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 ošetrovateľstvo ‚magister‘ (‚Mgr.‘)	1. Vysoká škola/Univerzita	Sestra	1.5.2004
	2. DIPLOM ošetrovateľstvo ‚bakalár‘ (‚Bc.‘)	2. Vysoká škola/Univerzita		
	3. DIPLOM diplomovaná všeobecná sestra	3. Stredná zdravotnícka škola		
Suomi/Finland	1. Sairaanhoitajan tutkinto/ Sjukskötarexamen	1. Terveydenhuolto-oppilaitokset/Hälsovårdsläroanstalter	Sairaanhoitaja/Sjukskötare	1.1.1994
	2. Sosiaali- ja terveysalan ammattikorkeakoulututkinto, sairaanhoitaja (AMK)/Yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, sjukskötare (YH)	2. Ammattikorkeakoulut/Yrkeshögskolor		

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
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]) Kadar je to dokazilo o formalni kvalifikaciji izdano državljanom držav članic, ki so kvalifikacijo pridobili na Irskem, so imetniki upravičeni do avtomatičnega priznavanja.
([2]) Ta informacija o dokazilu o kvalifikacijah je bila vključena, da se zagotovi, da so osebe, usposobljene na Irskem, upravičene do avtomatičnega priznavanja brez potrebne dejanske registracije na Irskem, glede na to, da takšna registracija ni del postopka kvalifikacije.
([3]) Ta informacija o dokazilu o kvalifikacijah nadomešča prejšnje vnose za Združeno kraljestvo, da se zagotovi, da so osebe, usposobljene v Združenem kraljestvu, upravičene do avtomatičnega priznavanja kvalifikacije brez potrebne dejanske registracije, glede na to, da takšna registracija ni del postopka kvalifikacije."

3. točki 5.3.2 in 5.3.3 se nadomestita z naslednjim:

„5.3.2 *Dokazila o formalnih kvalifikacijah za zobozdravnike*

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
België/Belgique/Belgien	Diploma van tandarts/Diplôme licencié en science dentaire	— De universiteiten/Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		Licentiaat in de tandheelkunde/Licencié en science dentaire	28.1.1980
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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
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 hambaarsti-teaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		Hambaarst	1.5.2004
Ελλάς	Πτυχίο Οδοντιατρικής	Πανεπιστήμιο		Οδοντίατρος ή χειρούργος 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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
Latvija	Zobārsta diploms	Universitātes tipa 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- Kirurġija 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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina dentária — Mestrado integrado em medicina dentária	— Faculdades — Institutos Superiores		Médico dentista	1.1.1986 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	Potrdilo 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 terveysalan lupa- ja valvontaviraston päätös käytännön palvelun hyväksymisestä/Beslut av Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården om godkännande av prakisk 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.) — Licentiate in Dental Surgery	— Universities — Royal Colleges		— Dentist — Dental practitioner — Dental surgeon	28.1.1980

(1) Do leta 2012.
(2) Od leta 2013.
(3) Do 1. oktobra 2016 mora biti dokazilu o formalnih kvalifikacijah priloženo tudi potrdilo o končanem podiplomskem pripravništvu („staż podyplomowy“).

5.3.3 *Dokazila o formalnih kvalifikacijah zobozdravnikov specialistov*

Oralna kirurgija

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Referenčni datum
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 (do 31. decembra 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 profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Referenčni datum
Luxembourg			
Magyarország	Dento-alveoláris sebészet szakorvosa bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' speċjalista dentali fil-Kirurġija tal-ħalq	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 Tandheelkunde	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	Potrdilo 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 / Specialtandläkarexamen, 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

Ortodontija

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Referenčni datum
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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Referenčni datum
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			

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Referenčni datum
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 Tandheelkunde	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 şi Ortopedie dento-facială	Ministerul Sănătății	17.12.2008
Slovenija	Potrdilo 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 čeľustná 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. točka 5.4.2 se nadomesti z naslednjim:

„5.4.2 *Dokazila o formalnih kvalifikacijah za veterinarje*

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčni datum
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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčni datum
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 *Degree in Veterinary Medicine (DVM)*	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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčni datum
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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčni datum
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 veterinary	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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčni datum
	4. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVM&S)	4. University of Edinburgh		
	5. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVMS)	5. University of Glasgow		
	6. Bachelor of Veterinary Medicine (BvetMed)	6. University of London		
	7. Bachelor of Veterinary Medicine and Bachelor of Veterinary Surgery (B.V.M., B. V.S.)	7. University of Nottingham		

(1) Velja do 22.11.2006.
(2) Od 23.11.2006.
(3) Velja do 10.4.2008.
(4) Od 11.4.2008."

5. točka 5.5.2 se nadomesti z naslednjim:

„5.5.2 *Dokazila o formalnih kvalifikacijah za babice*

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
België/Belgique/Belgien	Diploma van vroedvrouw/Diplôme d'accoucheuse	— De erkende opleidingsinstituten/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 ošetřovatelství ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.)	1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem	Porodní asistentka/porodní asistent	1.5.2004
	2. Diplom o ukončení studia ve studijním programu porodní asistence ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.)	2. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem		
	3. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná porodní asistentka (diplomovaný specialista, DiS.)	3. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem		

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
Danmark	Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i jordemoderkundskab	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 hEireann (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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
	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. Universita'	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	1. Universitetas	Akušeris	1.5.2004
	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	2. Kolegija		
	3. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją	3. Kolegija		
	4. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos augytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)	4. Universitetas		

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
	5. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)	5. Kolegija		
	6. Profesinio bakalauro diplomas (akušerijos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir akušerio profesinė kvalifikacija)	6. Kolegija		
Luxembourg	Diplôme de sage-femme	Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports	Sage-femme	23.1.1983
Magyarország	1. Szülésznő bizonyítvány	1. Iskola/főiskola	Szülésznő	1.5.2004
	2. Szülésznő oklevél	2. Felsőoktatási intézmény		
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 opleidings-instellingen	Verloskundige	23.1.1983
Österreich	1. Hebammen-Diplom	1. — Hebammenakademie — Bundeshebammenlehranstalt	Hebamme	1.1.1994
	2. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs ‚Hebamme'	2. Fachhochschulrat		
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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Poklicni naziv	Referenčni datum
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. Kätilön tutkinto/barnmorskeexamen 2. Sosiaali- ja terveysalan ammattikorkeakoulututkinto, kätilö (AMK)/yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, barnmorska (YH)	1. Terveydenhuoltooppi-laitokset/hälsovårdsläroanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/Yrkeshögskolor	Kätilö/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]) Kadar je to dokazilo o formalni kvalifikaciji izdano državljanom držav članic, ki so kvalifikacijo pridobili na Irskem, so imetniki upravičeni do avtomatičnega priznavanja.

([2]) Ta informacija o dokazilu o kvalifikacijah je bila vključena, da se zagotovi, da so osebe, usposobljene na Irskem, upravičene do avtomatičnega priznavanja brez potrebne dejanske registracije na Irskem, glede na to, da takšna registracija ni del postopka kvalifikacije.

([3]) Ta informacija o dokazilu o kvalifikacijah je bila vključena, da se zagotovi, da so osebe, usposobljene v Združenem kraljestvu, upravičene do avtomatičnega priznavanja kvalifikacije brez potrebne dejanske registracije, glede na to, da takšna registracija ni del postopka kvalifikacije.“

6. točka 5.6.2 se nadomesti z naslednjim:

„5.6.2 *Dokazila o formalnih kvalifikacijah farmacevtov*

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčni datum
België/ Belgique/ Belgien	Diploma van apotheker / Diplôme de pharmacien	— De universiteiten/Les universities — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		1.10.1987
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен „Магистър“ по „Фармация“ с професионална квалификация „Магистър-фармацевт“	Университет		1.1.2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu farmacie (magistr, Mgr.)	Farmaceutická fakulta univerzity 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 läbimisest 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 Farmacia Título de Graduado/a en Farmacia	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una universidad — El rector de una Universidad		1.10.1987 1.1.1986
France	— Diplôme d'Etat de pharmacien — Diplôme d'Etat de docteur en pharmacie	Universités		1.10.1987

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčni datum
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 hEireann (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 vaistininko profesinę kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (farmacijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir vaistininko profesinė kvalifikacija)	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-farmaċija	Universita` ta' Malta		1.5.2004
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd apothekersexamen	Faculteit Farmacie		1.10.1987

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčni datum
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 Mestrado Integrado em Ciências Farmacêuticas	Instituição de Ensino Superior Universitário		1.10.1987 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	Potrdilo 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/Provisorexamen	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) Kadar je to dokazilo o formalni kvalifikaciji izdano državljanom držav članic, ki so kvalifikacijo pridobili na Irskem, so imetniki upravičeni do avtomatičnega priznavanja.

(2) Ta informacija o dokazilu o kvalifikacijah je bila vključena, da se zagotovi, da so osebe, usposobljene na Irskem, upravičene do avtomatičnega priznavanja brez potrebne dejanske registracije na Irskem. V takšnih primerih priloženo potrdilo potrjuje, da so vse zahteve glede kvalifikacij izpolnjene.

(3) Kadar je to dokazilo o formalni kvalifikaciji izdano državljanom držav članic, ki so kvalifikacijo pridobili v Združenem kraljestvu, so imetniki upravičeni do avtomatičnega priznavanja kvalifikacije.

(4) Ta informacija o dokazilu o kvalifikacijah je bila vključena, da se zagotovi, da so osebe, usposobljene v Združenem kraljestvu, upravičene do avtomatičnega priznavanja kvalifikacije brez potrebne dejanske registracije. V takšnih primerih priloženo potrdilo potrjuje, da so vse zahteve glede kvalifikacij izpolnjene.“

7. točka 5.7.1 se nadomesti z naslednjim:

„5.7.1 *Dokazila o formalnih kvalifikacijah za arhitekte, priznanih v skladu s členom 46*

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
België/Belgique/ Belgien	1. Architect/Architecte	1. Nationale hogescholen voor architectuur/Ecoles nationales supérieures d'architecture		1988/1989
	2. Architect/Architecte	2. Hogere-architectuur-instituten/Instituts supérieurs d'architecture		
	3. Architect/Architecte	3. Provinciaal Hoger Instituut voor Architectuur te Hasselt/Ecole provinciale supérieure d'architecture de Hasselt		
	4. Architect/Architecte	4. Koninklijke Academies voor Schone Kunsten/ Académies royales des Beaux-Arts		
	5. Architect/Architecte	5. Sint-Lucasscholen/Ecoles Saint-Luc		
	6. Burgerlijke ingenieur-architect	6. — Faculteiten Toegepaste Wetenschappen van de Universiteiten/Facultés des sciences appliquées des universités — ‚Faculté polytechnique' 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 Камара на архитектите, удостоверяващо изпълнението на предпоставките, необходими за регистрация като архитект с пълна проектантска правоспособност в регистъра на архитектите	2010/2011
		— Варненски свободен университет ‚Черноризец Храбър', Варна, Архитектурен факултет		2007/2008

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		— 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 uměleckoprůmyslová 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 Arkitektskole 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		

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
	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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
	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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		— 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		1991/1992
		— Universidad de Granada, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada.		1994/1995
		— Universidad de Alicante, escuela politécnica superior de Alicante		1997/1998
		— Universidad Europea de Madrid — Universidad Ramón Llull, escuela técnica superior de arquitectura de La Salle		1998/1999
		— Universidad de Cataluña, escuela técnica superior de arquitectura de Barcelona		1999/2000

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		— 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 — Universitat Internacional de Catalunya — Universidad San Jorge (Zaragoza) — Universidad de Navarra		2009/2010
		— Universidad San Pablo CEU – Madrid — Universitat Politècnica de València		2010/2011

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		— Universidad de A Coruña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de A Coruña		
		— Universidad Rovira i Virgili		
		— Universidad Cardenal Herrera CEU		
		— Universidad Francisco de Vitoria		
	Graduado en fundamentos de la arquitectura + Máster en Arquitectura	— Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid		2010/2011
		— Universidad Antonio de Nebrija		2011/2012
France	1. Diplôme d'architecte DPLG, y compris dans le cadre de la formation professionnelle continue et de la promotion sociale.	1. Le ministre chargé de l'architecture		1988/1989
	2. Diplôme d'architecte ESA	2. Ecole spéciale d'architecture de Paris		
	3. Diplôme d'architecte ENSAIS	3. Ecole nationale supérieure des arts et industries de Strasbourg, section architecture		
	4. Diplôme d'Etat d'architecte (DEA)	4. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux (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)	2005/2006
		Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Clermont-Ferrand (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		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 maitrise 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)	1. National University of Ireland to architecture graduates of University College 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
	2. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch.) — (Previously, until 2002 – Degree standard diploma in architecture (Dip. Arch))	2. Dublin Institute of Technology, Bolton Street, Dublin (College of Technology, Bolton Street, Dublin)		

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
	3. Certificate of associateship (ARIAI)	3. Royal Institute of Architects of Ireland		
	4. Certificate of membership (MRIAI)	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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
	Laurea specialistica in ingegneria edile – architettura	— Università dell'Aquila		2000/2001
		— 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		
		— Università degli studi di Brescia		2001/2002
		— Università degli Studi di Cagliari		
		— 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		2004/2005
		— 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		
		— Università degli studi di Salerno		2010/2011

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		— 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 — Università di Genova — Università di Palermo — Politecnico di Milano — Politecnico di Bari		1999/2000
		— Università di Firenze		2001/2002
	Laurea magistrale quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma ‚La Sapienza' — Università di Ferrara — Università di Genova — Università di Palermo — Politecnico di Bari — Università di Firenze — Politecnico di Milano		2004/2005
	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 — Politecnico di Milano II — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara		2001/2002

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		— 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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		— 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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		— 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		2009/2010
		— Università degli Studi di Roma Tre – Facoltà di Architettura		
		— Università degli Studi di Napoli ‚Federico II'		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'		2004/2005
		— Politecnico di Torino		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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
Κύπρος	Διπλωμα αρχιτεκτονα – μηχανικου στην αρχιτεκτονικη	— Πανεπιστημιο κυπρου	Βεβαιωση που εκδιδεται απο το επιστημονικο και τεχνικο επιμελητηριο κυπρου (ετεκ) η οποια επιτρεπει την ασκηση δραστηριοτητων στον τομεα της αρχιτεκτονικης	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 sertificēšanas centra Arhitekta prakses sertifikāts	2007/2008
Lietuva	Bakalauro diplomas (Architektūros bakalauras)	— 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 Müszaki és Gazdaságtudományi Egyetem – Építészmérnöki Kar	A területi illetékes építészkamara hatósági bizonyítványa a szakmagyakorlási jogosultságról.	2007/2008
	Okleveles építészmérnök	— Széchenyi István Egyetem, Györ – Müszaki 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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
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. Od akademskega leta 2014/2015:	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	Verklaring van Bureau Architectenregister die bevestigt dat aan de eisen voor de beroepskwalificatie van architect is voldaan	
	3. Het getuigschrift hoger beroepsonderwijs, op grond van het met goed gevolg afgelegde examen verbonden aan de opleiding van de tweede fase voor beroepen op het terrein van de architectuur, afgegeven door de betrokken examencommissies van respectievelijk: — de Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten te Amsterdam — de Hogeschool Rotterdam en omstreken te Rotterdam — de Hogeschool Katholieke Leergangen te Tilburg — de Hogeschool voor de Kunsten te Arnhem — de Rijkshogeschool Groningen te Groningen — de Hogeschool Maastricht te Maastricht			1988/1989
	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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
	Master of Architecture	ArtEZ hogeschool voor de kunsten/ArtEZ Academie van Bouwkunst		2003/2004
		Amsterdamse Hogeschool van de Kunsten/ Academie van Bouwkunst Amsterdam		2003/2004
		Hanze Hogeschool Groningen/Academie van Bouwkunst Groningen		2003/2004
		Hogeschool Rotterdam/ Rotterdamse Academie van Bouwkunst		2003/2004
		Fontys Hogeschool voor de Kunsten/Academie voor Architectuur en Stedenbouw in Tilburg		2003/2004
Österreich	1. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	1. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz)	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
	2. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	2. Technische Universität Wien		
	3. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	3. Universität Innsbruck (Leopold-Franzens-Universität Innsbruck)		
	4. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch.	4. Universität für Angewandte Kunst in Wien		
	5. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch.	5. Akademie der Bildenden Künste in Wien		
	6. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch.	6. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung in Linz		
	7. Bachelor of Science in Engineering (BSc) (aufgrund eines Bachelorstudiums), Diplom-Ingenieur/in (Dipl.-Ing. oder DI) für technisch-wissenschaftlich Berufe (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc)	7. Fachhochschule Kärnten		2004/2005
	8. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	8. Universität Innsbruck (Leopold-Franzens- Universität Innsbruck)		2008/2009

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
	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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
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
		— Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa		1998/1999
		— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1998/1999
	Carta de Curso de Licenciatura em Arquitectura e Urbanismo	— Escola Superior Gallaecia		2002/2003
	Para os cursos iniciados a partir do ano académico de 1991/1992	— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada do Porto		1991/1992
	Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade Autónoma de Lisboa		2001/2002
		— Universidade Técnica de Lisboa (Instituto Superior Técnico)		2001/2002
	Carta de curso de Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade do Minho		1997/1998
		— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1999/2000
		— Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		2006/2007

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		— 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
	Carta de curso de Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo	— Universidade Fernando Pessoa		2006/2007
		— ESG/Escola Superior Gallaecia		2002/2003
	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 şi urbanism „ION MINCU“ – la propunerea Facultății de Arhitectură	Certificat de dobândire a dreptului de semnătură si de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților	2010/2011
		— Universitatea „Politehnică“ din Timişoara	Certificat de dobândire a dreptului de semnătură si de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților	2011/2012
		— Universitatea Tehnică din Cluj–Napoca		2010/2011
		— Universitatea Tehnică „Gheorghe Asachi“ din Iaşi		2007/2008

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
Slovenija	Magister inženir arhitekture/Magistrica inženirka arhitekture	Univerza v Ljubljani, Fakulteta za Arhitekturo	Potrdilo Zbornice za arhitekturo in prostor o usposobljenosti za opravljanje nalog odgovornega projektanta arhitekture	2007/2008
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. art.)	— 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) — Tampereen teknillinen korkeakoulu/Tammerfors tekniska högskola — Oulun yliopisto/Uleåborgs universitet — Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet — Tampereen teknillinen yliopisto/Tammerfors tekniska universitet		1998/1999
		— Oulun yliopisto		2010/2011
		— Tampereen teknillinen yliopisto		2010/2011
		— Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet		2010/2011
Sverige	Arkitektexamen	— Chalmers Tekniska Högskola AB — Kungliga Tekniska Högskolan — Lunds Universitet		1998/1999
		— Umeå universitet		2009/2010

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
United Kingdom	1. Diplomas in architecture	1. — Universities — Colleges of Art — Schools of Art	Certificate of architectural education, issued by the Architects Registration Board.	1988/1989
		— 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. EU nationals who possess the Royal Institute of British Architects Part I and Part II certificates, which are recognised by ARB as the competent authority, are eligible. Also EU nationals who do not possess the ARB-recognised Part I and Part II certificates will be eligible for the Certificate of Architectural Education if they can satisfy the Board that their standard and length of education has met the requisite threshold standards of Article 46 of this Directive and of the Criteria for validation. An Architects Registration Board Part 3 Certificate of Architectural Education	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		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		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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
		— 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

Država	Dokazila o formalnih kvalifikacijah	Organ, ki podeljuje dokazila o kvalifikacijah	Potrdilo, priloženo dokazilom o kvalifikacijah	Referenčno študijsko leto
	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]) Poimenovanji ‚Università degli studi di (sledi ime mesta)' in ‚Università di (sledi ime mesta)' sta enakovredni in označujeta isto univerzo."

ISSN 1977-0804 (elektronska različica)
ISSN 1725-5155 (tiskana različica)



Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL