

Uradni list

Evropske unije

L 302



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 59

9. november 2016

Vsebina

II Nezakonodajni akti

SKLEPI

- ★ **Sklep Komisije (EU) 2016/1944 z dne 23. julija 2014 o ukrepih SA.22030 – 2007/C, SA.29404 in SA.32091 – 2012/C – Nemčija – Ureditve financiranja v zvezi z družbo Flughafen Dortmund GmbH ter seznama letaliških pristojbin NERES in NEO (notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5060) ⁽¹⁾** 1
- ★ **Sklep Komisije (EU) 2016/1945 z dne 14. oktobra 2016 o ekvivalentnosti med kategorijami voznških dovoljenj (notificirano pod dokumentarno številko C(2016) 6517) ⁽¹⁾** 62

⁽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) 2016/1944

z dne 23. julija 2014

o ukrepih SA.22030 – 2007/C, SA.29404 in SA.32091 – 2012/C – Nemčija – Ureditve financiranja v zvezi z družbo Flughafen Dortmund GmbH ter seznama letaliških pristojbin NERES in NEO

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5060)

(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) Pogodbe ⁽¹⁾,

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 navedenimi določbami, in ob upoštevanju teh pripomb ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

1.1 POSTOPEK SA.22030 (NERES)

- (1) Komisiji je bila z dopisom z dne 27. novembra 2006 predložena pritožba državljana zaradi domnevne državne pomoči v zvezi s programom NERES („New and Existing Routes Expansion Scheme“ – Shema za vzpostavlanje novih in razširitev obstoječih prog) ter pogodbo o prenosu dobička in izgube, sklenjeno med družbo Flughafen Dortmund GmbH („FD“) in družbo za javne storitve Dortmunder Stadtwerke AG („DSW21“).
- (2) Komisija je z dopisom z dne 10. julija 2007 obvestila Nemčijo o odločitvi, da bo v zvezi s programom NERES in financiranjem družbe FD začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe („sklep o začetku postopka iz leta 2007“).
- (3) Nemčija je 5. oktobra 2007 posredovala svoje pripombe k sklepu o začetku postopka iz leta 2007.

⁽¹⁾ Člena 87 in 88 Pogodbe ES sta z učinkom od 1. decembra 2009 postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije. Vsebinsko sta enaka prejšnjima členoma. V tem sklepu je treba sklicevanja na člena 107 in 108 PDEU po potrebi razumeti kot sklicevanja na člen 87 oziroma člen 88 Pogodbe ES. S PDEU so bile uvedene tudi nekatere spremembe terminologije, pri čemer je bila na primer beseda „Skupnost“ nadomeščena z besedo „Unija“, besedna zveza „skupni trg“ pa z besedno zvezo „notranji trg“. V celotnem besedilu tega sklepa se uporablja terminologija PDEU.

⁽²⁾ UL C 217, 15.9.2007, str. 25, in UL C 268, 5.9.2012, str. 1.

- (4) Sklep Komisije o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽³⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe o ukrepu.
- (5) Komisija je prejela pripombe od 11 zainteresiranih strani. 11. januarja 2008 jih je posredovala Nemčiji in ji dala možnost odgovora. Pripombe Nemčije je prejela z dopisom z dne 28. februarja 2008.
- (6) Komisija je nato 10. novembra 2008 in 26. oktobra 2009 zaprosila za dodatne informacije, Nemčija pa jih je predložila 19. decembra 2008 oziroma 12. novembra 2009.

1.2 POSTOPEK SA.29404 IN SA.32091 (NEO)

- (7) Komisija je po telefaksu z dne 14. septembra 2009 prejela pritožbo državljana, ki je trdil, da shema popustov NEO („*Neue Entgeltordnung*“ – nov seznam letaliških pristojbin) pomeni nezakonito in nezdružljivo državno pomoč letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče Dortmund. Poleg tega je bilo v pritožbi navedeno, da naj bi se nezakonita in nezdružljiva državna pomoč zagotavljala tudi upravljavcu letališča Dortmund, ki je v javni lasti. Pritožba je bila evidentirana pod številko zadeve državne pomoči SA.29404 (CP 284/2009).
- (8) Komisija je z dopisom z dne 13. julija 2010 to pritožbo posredovala Nemčiji in zahtevala informacije. Nemčija je odgovorila z dopisom z dne 14. oktobra 2010.
- (9) Komisija je 14. decembra 2010 prejela pritožbo okrožja Paderborn („*Kreis Paderborn*“). Ta pritožba je bila evidentirana pod številko zadeve državne pomoči SA.32091.
- (10) Komisija je z dopisom z dne 20. decembra 2011 to pritožbo posredovala Nemčiji in zahtevala informacije. Nemški organi so pripombe predložili 1. februarja 2012.
- (11) Komisija je 21. februarja 2012 in 4. marca 2012 zahtevala dodatne informacije. Nemčija je odgovorila 12. aprila 2012 oziroma 24. aprila 2012.
- (12) Komisija je Nemčijo z dopisom z dne 21. marca 2012 obvestila o sklepu, da bo sprožila postopek iz člena 108(2) Pogodbe („*sklep o začetku postopka iz leta 2012*“). Nemčija je 23. aprila 2012 posredovala pripombe k sklepu o začetku postopka iz leta 2012.
- (13) Sklep Komisije o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽⁴⁾. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj v enem mesecu od datuma objave predložijo pripombe glede zadevnih ukrepov.
- (14) Komisija je prejela pripombe od sedmih zainteresiranih strani. 6. marca 2013 jih je posredovala Nemčiji in ji dala možnost odgovora. Nemčija je pripombe predložila z dopisom z dne 8. aprila 2013.

1.3 SKUPNI POSTOPEK V ZVEZI S SA.22030, SA.29404 IN SA.32091 (PROGRAMA NERES IN NEO)

- (15) Komisija je 10. decembra 2013 zaprosila za dodatne informacije. Nemčija je odgovorila z dopisoma z dne 9. januarja 2014 in 17. februarja 2014.
- (16) Komisija je z dopisom z dne 22. februarja 2014 Nemčijo obvestila, da so bile sprejete smernice za letalski sektor iz leta 2014 ⁽⁵⁾ in da se bodo začele uporabljati v zvezi z obravnavanim primerom na datum objave v *Uradnem listu Evropske unije*, ter jo pozvala, naj predloži pripombe.

⁽³⁾ UL C 217, 15.9.2007, str. 25.

⁽⁴⁾ UL C 268, 5.9.2012, str. 1.

⁽⁵⁾ Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

- (17) Smernice za letalski sektor iz leta 2014 so bile v *Uradnem listu Evropske unije* objavljene 4. aprila 2014 ⁽⁶⁾. Z njimi so bile nadomeščene smernice za letalski sektor iz leta 2005 ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾.
- (18) Dne 15. aprila 2014 je bilo v *Uradnem listu Evropske unije* objavljeno obvestilo, s katerim so bile države članice in zainteresirane strani pozvane, naj v 20 delovnih dneh po objavi tega obvestila predložijo pripombe glede uporabe smernic za letalski sektor iz leta 2014 ⁽⁹⁾.
- (19) Komisija je prejela pripombe od šestih zainteresiranih strani. 28. maja 2014 jih je posredovala Nemčiji in ji dala možnost odgovora. Nemčija je predložila pripombe z dopisom z dne 13. junija 2014.
- (20) Zaradi nujne potrebe po sprejetju in priglasitvi sklepa se je Nemčija z dopisom z dne 17. junija 2014 strinjala, da se ta sklep sprejme v angleškem jeziku.

2. PODROBEN OPIS UKREPOV

2.1 OZADJE PREISKAV

2.1.1 SPLOŠNE INFORMACIJE O LETALIŠČU

- (21) Letališče Dortmund je približno 14 km oddaljeno od mesta Dortmund v Severnem Porenju-Vestfaliji, ki ima približno 17,6 milijona prebivalcev. Pokriva Porurje s 5,2 milijona prebivalci, zlasti mesto Dortmund.
- (22) Preglednica 1 vsebuje pregled letališč v bližini letališča Dortmund z rednimi povezavami.

Preglednica 1

Pregled letališč v bližini letališča Dortmund

Letališče	Razdalja	Trajanje vožnje z avtomobilom	Čas potovanja z vlakom
Letališče Dortmund			
Letališče Paderborn/Lippstadt	74,1 km	44 min	1 h 44 min
Letališče Düsseldorf	76,8 km	56 min	2 h 15 min
Letališče Münster/Osnabrück	77,9 km	51 min	1 h 27 min
Letališče Köln-Bonn	104 km	1 h 3 min	2 h 23 min
Letališče Niederrhein-Weeze	123 km	1 h 30 min	2 h 57 min
Letališče Kassel-Calden	138 km	1 h 23 min	2 h 56 min

⁽⁶⁾ Glej opombo 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⁾ Točka 171 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁹⁾ UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

- (23) Lastnik in upravljaec letališča Dortmund je družba FD, ki je v 100-odstotni javni lasti ⁽¹⁰⁾.

2.1.2 ZGODOVINSKO OZADJE IN RAZVOJ PROMETA

- (24) Mestni svet Dortmundu je že leta 1969 sprejel splošni razvojni načrt za letališče Dortmund ⁽¹¹⁾. Na tej podlagi je bilo izvedenih več programov za infrastrukturni razvoj (na primer izgradnja nove vzletno-pristajalne steze leta 1983 in njeno podaljšanje leta 1987).
- (25) Družba FD je v letih 1992/1993 zaradi strukturnih in političnih sprememb v Nemčiji (kot so deindustrializacija Porenja in Porurja, ponovna združitev Nemčije ter odprtje meja v Srednji in Vzhodni Evropi) naročila raziskave o potencialu rasti potnikov v regiji ⁽¹²⁾. Te raziskave so pokazale, da je 90 % potnikov uporabljalo letališče Dortmund za službena potovanja, ne za zasebna potovanja. Čarterski poleti na turistične destinacije so imeli manjšo vlogo. V napovedih je bilo predvideno povečanje potniškega prometa na letališču s 196 000 potnikov leta 1991 na najmanj 664 000–731 000 leta 2000 in 1,1 milijona potnikov letno leta 2010.
- (26) Na tej podlagi so javni delničarji družbe FD leta 1993 sklenili posodobiti in razširiti obstoječo infrastrukturo. Leta 2000 je bil tako na letališču Dortmund zgrajen nov terminal, vzletno-pristajalna steza pa je bila podaljšana na 2 000 m. Od takrat je imelo letališče Dortmund zmogljivost za približno 2,5 milijona potnikov letno. Med letoma 2001 in 2003 je bilo izkoriščene samo približno 30 % največje zmogljivosti letališča.
- (27) Po terorističnih napadih 11. septembra 2001 je letališče izgubilo veliko poslovnih potnikov. Družbi Lufthansa in Eurowings sta znatno zmanjšali pogostost letov in število prog. Ta letalska prevoznika je začasno nadomestil Air Berlin, vendar je leta 2003 sklenil dejavnosti osredotočiti na letališče Düsseldorf.
- (28) V preglednici 2 je prikazan razvoj letališča Dortmund glede na število potnikov v obdobju 1999–2013.

Preglednica 2

Razvoj potniškega prometa na letališču Dortmund v obdobju 1999–2013

Leto	Pretok potniškega prometa
1999	677 400
2000	719 365
2001	1 064 153
2002	994 508
2003	1 023 339
2004	1 179 278
2005	1 742 891
2006	2 019 666
2007	2 155 064
2008	2 329 455

⁽¹⁰⁾ Delničarja družbe Flughafen Dortmund GmbH sta mesto Dortmund (26 %) in družba DSW21 (74 %). Edini delničar družbe DSW21 (100 %) je mesto Dortmund. DSW21 je holding mesta Dortmund, ki upravlja družbe za javne storitve in upravljavce infrastrukture mesta.

⁽¹¹⁾ Letališče Dortmund se je takrat imenovalo letališče „Dortmund-Wickede“.

⁽¹²⁾ Predložitev Nemčije z dne 13. oktobra 2010, točka 58.

Leto	Pretok potniškega prometa
2009	1 716 519
2010	1 747 731
2011	1 822 117
2012	1 902 747
2013	1 924 313

- (29) Leta 2003 je na letališču Dortmund delalo 1 338 zaposlenih, od tega 274 neposredno pri upravljavcu letališča, 614 pri letalskih prevoznikih, ki so uporabljali letališče, 365 pri podjetjih, ki so delovala na letališču, preostalih 85 pa pri javnih organih (kot so policija, carina in gasilska služba).
- (30) Za povečanje stopnje izkoriščenosti so delničarji družbe FD leta 2004 sklenili spremeniti strategijo in privabiti nizkocenovne letalske prevoznike, ki zagotavljajo povezave s turističnimi destinacijami, Srednjo in Vzhodno Evropo. Dne 1. julija 2004 je bila uvedena shema nižjih letaliških pristojbin, imenovana NERES („*New and Existing Routes Expansion Scheme*“ – Shema za vzpostavlanje novih in razširitev obstoječih prog). Dne 1. julija 2009 je začel veljati nov seznam letaliških pristojbin, imenovan NEO („*Neue Entgeldordnung*“).
- (31) Komisija je preučila naslednje štiri ukrepe: 100-odstotno državno poroštvo za posojila družbi FD, pogodbo o prenosu dobička in izgube med družbo FD in družbo za javne storitve DSW21 ter ukrepa NERES in NEO v zvezi z znižanjem letaliških pristojbin za nekatere letalske prevoznike.

2.2 UKREP 1: 100-ODSTOTNA DRŽAVNA POROŠTVA ZA DRUŽBO FD

- (32) Programe infrastrukturnega razvoja na letališču Dortmund je financirala neposredno družba FD prek posojil, zavarovanih s 100-odstotnimi državnimi poroštv, izdanimi leta 1987 do leta 2000.

2.3 UKREP 2: POGODBA O PRENOSU DOBIČKA IN IZGUBE IZ LETA 1991

- (33) Delničarja družbe FD (mesto Dortmund in družba DSW21) sta se 20. decembra 1991 odločila skleniti pogodbo o prenosu dobička in izgube („*pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991*“) med letališčem in družbo DSW21⁽¹³⁾. V skladu z njo družba DSW21 krije vse izgube družbe FD. Pogodba je začela veljati 1. januarja 1992.
- (34) Pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 vključuje naslednje določbe:
- (a) vključitev družbe FD v davčno skupino družbe DSW21 (oddelek 2);
 - (b) kritje celotnega zneska letnih izgub družbe FD s strani družbe DSW21 (oddelek 3(3));
 - (c) trajanje pogodbe je bilo določeno na najmanj pet let in je bilo nato samodejno podaljšano za dodatno leto (oddelek 4(3)). Po navedbah Nemčije je kritje izgub zato neomejeno, ker je bilo iz davčnih razlogov izbrano samodejno letno podaljšanje.
- (35) Za uskladitev z davčno zakonodajo je bil leta 1999 sprejet dodatek k pogodbi. Pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 je bila spremenjena 12. decembra 2008 z učinkom za nazaj od 1. januarja 2008, da bi se zagotovil davčni učinek kritja izgub. Zato je bilo vstavljeno sklicevanje na trenutno veljavno različico AktG (*Aktiengesetz* – zakon o gospodarskih družbah) v zvezi s kritjem izgub, (v skladu s prvotno različico) pa je bilo zaradi pravne varnosti opredeljeno najmanj petletno obdobje trajanja pogodbe s samodejnim letnim podaljšanjem.

⁽¹³⁾ Takrat se je družba imenovala Dortmunder Stadtwerke AG.

- (36) V naslednjih preglednicah (preglednice 3, 4 in 5) so prikazani naložbeni stroški in stroški poslovanja, ki so se financirali s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 1991, ter stroški dejavnosti s področja javne politike.

Preglednica 3

Naložba, o kateri se je odločalo po sodbi v zadevi Aéroports de Paris in ki se je financirala s pogodbo o prenosu dobička in izgube

(v EUR)

Leto	Naložba, vključno s popravkom vrednosti naložbe	Sklenjeno	Znesek	Amortizacija dne 31.12.2013	Znesek krite izgube
2002	Ureditev infrastrukture za dostop – zahod	2001	1 276 584	– 978 183	1 276 584
	Izravnalni in nadomestni ukrepi	2001	964 529	– 735 373	964 529
	Razlastitev zemljišč	2001	853 382		853 382
	Sistem Skidata, plačljiva parkirnina – zahod	2001	306 469	306 469	306 469
	Skupaj:		3 400 964	– 1 407 087	3 400 964
2006	Izgradnja parkirišča – zahod 6, Pr 45	2006	941 215	– 474 310	941 215
	Skupaj:		941 215	– 474 310	941 215
2008	Razširitev – zahod, segment C	2008	3 694 700	– 1 148 720	3 694 700
	F – posodobitev sistema za prevoz prtljage	2008	2 004 069	– 1 246 012	2 004 069
	G parkirišče vzhod – P3	2008	1 077 466	– 321 267	1 077 466
	Drenažne naprave, G–P3	2008	664 420	– 188 252	664 420
	G – dostopna cesta/krožišče	2008	519 789	– 155 023	519 789
	G – P3 druga faza izgradnje	2008	229 058	– 144 223	229 058
	G–P3 naprave za razsvetljavo	2008	195 237	– 58 230	195 237
	G–P3 protihrupni zid	2008	152 812	– 34 637	152 812
	Skidata, razširitev parkirnega sistema P3	2008	150 078	– 109 432	150 078
	3 čakalnice P3	2008	18 833	– 13 340	18 833
	Skupaj:		8 706 462	– 3 419 136	8 706 462

(v EUR)

Leto	Naložba, vključno s popravkom vrednosti naložbe	Sklenjeno	Znesek	Amortizacija dne 31.12.2013	Znesek krite izgube
2009	B – adaptacija center-zahod	2009	1 082 791	– 170 520	1 082 791
	Skupaj:		1 082 791	– 170 520	1 082 791
	Skupaj:		14 131 432	– 5 471 053	14 131 432

Preglednica 4

Stroški poslovanja, vključno s področjem javne politike, ki so se financirali s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 1991

(v tisoč EUR)

Leto	Operativni stroški poslovanja v skladu s točko 25(22) smernic za letalski sektor		Operativni prejemki	Operativni rezultat	Znesek
2007			26 116		
	Stroški materiala	11 980			
	Zaposleni	11 242			
	Drugi stroški poslovanja	6 824			
	Drugi davki	295			
	— Dejavnosti s področja javne politike v skladu s preglednico 3	– 6 173	– 4 179		
	Skupaj	24 168	21 937	– 2 231	2 231
2008			26 561		
	Stroški materiala	12 932			
	Zaposleni	10 727			
	Drugi stroški poslovanja	7 675			
	Drugi davki	316			
	— Dejavnosti s področja javne politike v skladu s preglednico 3	– 7 078	– 4 047		
	Skupaj	24 572	22 514	– 2 058	2 058

(v tisoč EUR)

Leto	Operativni stroški poslovanja v skladu s točko 25(22) smernic za letalski sektor		Operativni prejemki	Operativni rezultat	Znesek
2009			21 577		
	Stroški materiala	13 343			
	Zaposleni	10 860			
	Drugi stroški poslovanja	5 848			
	Drugi davki	266			
	— Dejavnosti s področja javne politike v skladu s preglednico 3	– 7 475	– 3 396		
	Skupaj	22 842	18 181	– 4 661	4 661
			[...] (*)		
2010	Stroški materiala	[...]			
	Zaposleni	[...]			
	Drugi stroški poslovanja	[...]			
	Drugi davki	[...]			
	— Dejavnosti s področja javne politike v skladu s preglednico 3	[...]	[...]		
	Skupaj	22 808	20 035	– 2 773	2 773
2011			[...]		
	Stroški materiala	[...]			
	Zaposleni	[...]			
	Drugi stroški poslovanja	[...]			
	Drugi davki	[...]			
	— Dejavnosti s področja javne politike v skladu s preglednico 3	[...]	[...]		
	Skupaj	22 642	20 176	– 2 466	2 466

(v tisoč EUR)

Leto	Operativni stroški poslovanja v skladu s točko 25(22) smernic za letalski sektor		Operativni prejemki	Operativni rezultat	Znesek
2012			[...]		
	Stroški materiala	[...]			
	Zaposleni	[...]			
	Drugi stroški poslovanja	[...]			
	Drugi davki	[...]			
	— Dejavnosti s področja javne politike v skladu s preglednico 3	[...]	[...]		
	Skupaj	23 908	21 396	– 2 512	2 512
2013			[...]		
	Stroški materiala	[...]			
	Zaposleni	[...]			
	Drugi stroški poslovanja	[...]			
	Drugi davki	[...]			
	— Dejavnosti s področja javne politike v skladu s preglednico 3	[...]	[...]		
	Skupaj	27 148	24 254	– 2 894	2 894
2014			[...]		
Ja- nuar- marec	Stroški materiala	[...]			
	Zaposleni	[...]			
	Drugi stroški poslovanja	[...]			
	Drugi davki	[...]			
	— Dejavnosti s področja javne politike v skladu s preglednico 3	[...]	[...]		
	Skupaj	5 842	3 937	– 1 905	1 905

(*) Zaupne informacije.

Preglednica 5

Stroški s področja javne politike, ki so se financirali s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 1991

Leto	Dejavnosti s področja javne politike	Naložba, vključno s popravkom vrednosti naložbe (v EUR)	Amortizacija dne 31.12.2013 (v EUR)	Stroški poslovanja, financirani s kritjem izgube (v tisoč EUR)
2007	Kontrola zračnega prometa/meteorološke storitve	61 300	– 61 300	
	Protipožarna zaščita /Rettungsdienst	13 631	– 10 366	
	Skupaj	74 931	– 71 666	1 994
2008	Kontrola zračnega prometa/meteorološke storitve			1 530
	Protipožarna zaščita /Rettungsdienst	616 032	– 343 950	1 501
	Skupaj	616 032	– 343 950	3 031
2009	Kontrola zračnega prometa/meteorološke storitve	—	—	1 697
	Protipožarna zaščita /Rettungsdienst	—	—	2 160
	Lastna varnost – Uredba (ES) št. 300/2008	—	—	222
	Skupaj	—	—	4 079
2010	Kontrola zračnega prometa/meteorološke storitve	[...]	[...]	[...]
	Protipožarna zaščita /Rettungsdienst	[...]	[...]	[...]
	Lastna varnost – Uredba (ES) št. 300/2008	[...]	[...]	[...]
	Skupaj	40 455	– 26 970	4 487
2011	Kontrola zračnega prometa/meteorološke storitve	[...]	[...]	[...]
	Protipožarna zaščita /Rettungsdienst	[...]	[...]	[...]
	Lastna varnost – Uredba (ES) št. 300/2008	[...]	[...]	[...]
	Skupaj	446 856	– 149 248	5 163

Leto	Dejavnosti s področja javne politike	Naložba, vključno s popravkom vrednosti naložbe (v EUR)	Amortizacija dne 31.12.2013 (v EUR)	Stroški poslovanja, financirani s kritjem izgube (v tisoč EUR)
2012	Kontrola zračnega prometa/meteorološke storitve	[...]	[...]	[...]
	Protipožarna zaščita /Rettungsdienst	[...]	[...]	[...]
	Lastna varnost – Uredba (ES) št. 300/2008	[...]	[...]	[...]
	Skupaj	8 400	– 2 012	4 874
2013	Kontrola zračnega prometa/meteorološke storitve	[...]	[...]	[...]
	Protipožarna zaščita /Rettungsdienst	[...]	[...]	[...]
	Lastna varnost – Uredba (ES) št. 300/2008	[...]	[...]	[...]
	Skupaj	118 678	– 6 674	4 650
2014	Kontrola zračnega prometa/meteorološke storitve	[...]	[...]	[...]
Januar–marec	Kontrola zračnega prometa/meteorološke storitve	[...]	[...]	[...]
	Lastna varnost – Uredba (ES) št. 300/2008	[...]	[...]	[...]
	Skupaj	—	—	1 212

(37) Nemčija je v zadnjem dopisu pojasnila, da za stroške s področja javne politike šteje stroške naslednjih dejavnosti, zajetih v pogodbi o prenosu dobička in izgube iz leta 1991:

- (a) kontrola zračnega prometa, kontrolni stolp in tehnična oprema, kot so pristajalni sistemi;
- (b) meteorološke storitve;
- (c) gasilske in reševalne službe;
- (d) varnost v skladu z Uredbo (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁴⁾ in členom 8 Luftsicherheitsgesetz ⁽¹⁵⁾ (zakon o varnosti v zračnem prometu).

(38) Poleg tega je Nemčija predložila stroške, povezane z dejavnostmi s področja javne politike, ki jih krije dežela Severno Porenje-Vestfalija:

- (a) varnost v smislu kontrole potnikov in prtljage v skladu s členom 5 Luftsicherheitsgesetz;
- (b) policija (stroški zagotavljanja prostorov);
- (c) carina in nadzor meje (stroški zagotavljanja prostorov).

⁽¹⁴⁾ Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002 (UL L 97, 9.4.2008, str. 72).

⁽¹⁵⁾ Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) z dne 11. januarja 2005 (BGBl I S. 78).

2.4 UKREP 3: SEZNAM LETALIŠKIH PRISTOJBIN NERES

- (39) Družba FD je 1. julija 2004 uvedla seznam NERES, da bi povečala prihodke (od letaliških pristojbin in neletalskih dejavnosti) in optimizirala uporabo svoje infrastrukture. Seznam je ostal veljaven do 30. junija 2009. Letalski prevozniki so lahko zaprosili za nižje letališke pristojbine za vsako novo povezavo in za vse obstoječe povezave. Letališče je moralo vlogo prejeti med 1. julijem 2004 in 30. junijem 2009, predložiti pa jo je bilo treba tri mesece pred odprtjem nove povezave.
- (40) Za povezave, ki so 1. julija 2004 že delovale, je popust veljal samo za vse poznejše potnike. Seznam NERES ni podpiral letalskega prevoznika, ki je odprl novo povezavo, če je ta nadomestila obstoječo povezavo, za katero je bil ukrep podpore že dodeljen. Odobritev podpore je bila omejena samo z zmogljivostjo letališča Dortmund.
- (41) Če je letalski prevoznik izpolnil merila sheme, se je na podlagi seznama NERES dodelil prispevek za trženje na potnika in popust na enotno pristojbino za uporabo letaliških storitev na letalo, odvisno od skupnega letnega pretoka potniškega prometa letalskega prevoznika.
- (42) V skladu s seznamom pristojbin so bile letališke pristojbine načeloma določene na podlagi vseh premikov zrakoplovov in ne na podlagi števila potnikov. Vključevale so: pristojbino za pristajanje, parkirnino, pristojbine za infrastrukturne storitve (pristojbine za prijavo na let, prejem in odprem prtljage ter parkiranje letala) in pristojbine za storitve zemeljske oskrbe (prijava potnikov na let, prevzem prtljage, nakladanje in razkladanje ter zemeljska oskrba).
- (43) Shema se je uporabljala hkrati s takratno shemo pristojbin družbe FD, ki je veljala od 1. novembra 2000 („shema iz leta 2000“) na podlagi odobritve ministrstva za promet Severnega Porenja-Vestfalije. Za povezave, za katere se je uporabljala shema NERES, je ta nadomestila shemo iz leta 2000. Namesto različnih pristojbin, določenih v shemi iz leta 2000, so zadevni letalski prevozniki plačevali enotno pristojbino za uporabo letaliških storitev na potnika. Ta pristojbina je vključevala pristojbine za vse letališke storitve, razen pristojbine za varnost letenja.
- (44) Stopnja enotne pristojbine za uporabo letaliških storitev je bila odvisna od števila sedežev posameznega zrakoplova. Na podlagi števila sedežev je bilo opredeljenih naslednjih pet kategorij, kot je navedeno v preglednicah 6 in 7:

Preglednica 6

Pet kategorij sedežev

Kategorija 1	Najmanj 140 sedežev
Kategorija 2	Najmanj 100 sedežev
Kategorija 3	Najmanj 70 sedežev
Kategorija 4	Najmanj 40 sedežev
Kategorija 5	Manj kot 40 sedežev

Preglednica 7

Enotna pristojbina za uporabo letaliških storitev po kategorijah

od 1. julija 2004 do 30. junija 2005	5,00 EUR	kategorija 1
	8,00 EUR	kategorija 2
	11,00 EUR	kategorija 3
	20,00 EUR	kategorija 4
	25,00 EUR	kategorija 5

od 1. julija 2005 do 3. junija 2006	6,75 EUR	kategorija 1
	9,00 EUR	kategorija 2
	11,75 EUR	kategorija 3
	20,00 EUR	kategorija 4
	25,00 EUR	kategorija 5
od 1. julija 2006 do 30. junija 2007	6,75 EUR	kategorija 1
	9,00 EUR	kategorija 2
	11,75 EUR	kategorija 3
	20,00 EUR	kategorija 4
	25,00 EUR	kategorija 5
od 1. julija 2007 do 30. junija 2008	7,50 EUR	kategorija 1
	9,75 EUR	kategorija 2
	12,25 EUR	kategorija 3
	20,00 EUR	kategorija 4
	25,00 EUR	kategorija 5
od 1. julija 2008 do 30. junija 2009	7,50 EUR	kategorija 1
	9,75 EUR	kategorija 2
	12,25 EUR	kategorija 3
	20,00 EUR	kategorija 4
	25,00 EUR	kategorija 5

- (45) Letališče je poleg popustov na enotno pristojbino za uporabo letaliških storitev dodelilo tudi prispevek za trženje na potnika za odprtje nove povezave. Ta prispevek je bil odvisen od pogostosti nove povezave in števila razpoložljivih sedežev za povezavo.

Preglednica 8

Prispevek za trženje

Pogostost novih podprtih letov	Prispevek za trženje na potnika na let
3 letalske povezave z zmogljivostjo najmanj 100 000 sedežev na leto	0,30 EUR
4 letalske povezave z zmogljivostjo najmanj 175 000 sedežev na leto	0,50 EUR
5 letalskih povezav z zmogljivostjo najmanj 225 000 sedežev na leto	1,00 EUR

- (46) 1. julija 2005 je začel veljati dodaten popust, ki je bil odvisen od skupnega števila odhajajočih potnikov na letalskega prevoznika na leto. Popust se je obračunal na enotno pristojbino za uporabo letaliških storitev, ki so jo morali plačati letalski prevozniki. Če se upošteva tudi popust pri distribuciji za trženje, pristojbine za uporabnike ne bi smele znašati manj kot 5 EUR.

Preglednica 9

Popusti na skupno število odhajajočih potnikov

Število odhajajočih potnikov na leto	od 500 000 do 1 000 000	od 1 000 001 do 1 500 000	od 1 500 001 do 2 000 000	Več kot 2 000 000
Popust na enotno letališko pristojbino na odhajajočega potnika	1,00 EUR	1,50 EUR	2,00 EUR	3,00 EUR

2.5 UKREP 4: SEZNAM LETALIŠKIH PRISTOJBIN NEO

- (47) Program NEO je bil uveden 1. julija 2009 ter je nadomestil prejšnjo shemo popustov NERES ⁽¹⁶⁾ in shemo pristojbin, uvedeno 1. novembra 2000. Prvotno program NEO ni bil časovno omejen, odločitev o njegovem izvajanju pa je temeljila na poslovnem načrtu, ki je bil odobren leta 2008 in je vseboval napovedi do leta 2019. Program NEO je bil spremenjen 1. novembra 2011, ko so se povešale nekatere pristojbine.

2.5.1 PRISTOJBINE ZA VZLETANJE IN PRISTAJANJE

- (48) V programu NEO je za redne lete predvidena enotna pristojbina za vzletanje in pristajanje ⁽¹⁷⁾. Pristojbina za vzletanje (vključno s pristojbinami za pristajanje) je bila odvisna od števila potnikov na zrakoplovu, skupnega števila prevoženih potnikov na leto in velikosti zrakoplova. Najmanjša pristojbina je bila določena na 100 EUR. Pristojbine so bile nadalje razdeljene v tri kategorije glede na vrsto zrakoplova in število razpoložljivih sedežev.
- (49) Preglednica 10 vsebuje pregled veljavnih pristojbin za vzletanje za redne lete, uvedenih 1. julija 2009.

Preglednica 10

Pristojbine za vzletanje v okviru programa NEO (vključno s pristojbinami za pristajanje) za redne lete na letališču Dortmund v obdobju od julija 2009 do novembra 2011

Pristojbine za vzletanje kategorije 1 – zrakoplovi z več kot 120 sedeži		
Skupno število potnikov na koledarsko leto	Pristojbina za vzletanje na potnika (EUR)	% znižanja
Več kot 500 000	2,50	68,75
od 250 001 do 500 000	4,00	50,00
od 0 do 250 000	8,00	0
Pristojbine za vzletanje kategorije 2 – zrakoplovi z od 50 do 120 sedeži		
Skupno število potnikov na koledarsko leto	Pristojbina za vzletanje na potnika (EUR)	% znižanja
Več kot 100 000	3,75	68,75
od 50 001 do 100 000	6,00	50,00
od 0 do 50 000	12,00	0

⁽¹⁶⁾ Program NERES je predmet formalnega postopka preiskave, ki ga je izvedla Komisija: državna pomoč C-6/07 (ex NN 28/07) – NERES – Flughafen Dortmund (UL C 217, 15.9.2007, str. 25).

⁽¹⁷⁾ Pristojbina za pristajanje je bila vključena v pristojbino za vzletanje.

Pristojbine za vzletanje kategorije 3 – zrakoplovi z do 50 sedeži

Skupno število potnikov na koledarsko leto	Pristojbina za vzletanje na potnika (EUR)	% znižanja
Več kot 50 000	6,00	62,50
od 25 001 do 50 000	8,00	50,00
od 0 do 25 000	16,00	0

- (50) Pri izrednih letih se je v programu NEO razlikovalo med pristojbinami za vzletanje in pristojbinami za pristajanje. Pristojbina za pristajanje je znašala 2,23 EUR na 1 000 kg MTOW (maximum take-off weight – največja vzletna masa). Med drugim je bila odvisna od MTOW zrakoplova in stopnje zaščite pred hrupom.
- (51) Poleg tega se je za zrakoplove, ki so ostali na letališču več kot tri ure, zaračunavala parkirnine. Znesek parkirnine je bil odvisen od MTOW zrakoplova. Običajno ta pristojbina ni veljala za nizkocenovne prevoznike, saj so imeli čim krajši čas obračanja letal.
- (52) Pristojbina za varnostne storitve je znašala 0,30 EUR na odhajajočega potnika; pristojbina za pomoč potnikom ⁽¹⁸⁾ je znašala 0,36 EUR na odhajajočega potnika.

2.5.2 PRISTOJBINE ZA STORITVE ZEMELJSKE OSKRBE

- (53) Pristojbine za storitve zemeljske oskrbe za redne lete so bile določene v posameznih pogodbah, sklenjenih med letalskimi prevozniki in letališčem na podlagi obsega zagotovljenih storitev. Odvisno od števila prevoženih potnikov se je dodelil količinski popust.
- (54) Leta 2010 so bile sklenjene posamezne pogodbe z letalskimi prevozniki Wizz Air, EasyJet, Air Berlin, Germanwings, Sky Airlines in Sun Express. 1. novembra 2011 so veljale še pogodbe z letalskimi prevozniki Corendon, Tailwind, Germania, Pegasus, Freebird, Air Arabia, Bulgarian Air Charter in Air Via.
- (55) Za izredne lete so bile pristojbine za storitve zemeljske oskrbe odvisne od velikosti zrakoplova. Storitve potniškega prometa so se izračunale na podlagi posameznih pogodb. Cena razledenitve se je določila na podlagi MTOW.
- (56) Preglednica 11 prikazuje stopnjo kritja stroškov pristojbin za storitve zemeljske oskrbe na letališču Dortmund med letoma 2009 in 2019. Pristojbine za storitve zemeljske oskrbe, prikazane v preglednici 11, so povprečne pristojbine za glavne stranke letališča Dortmund. Najnižje pristojbine za oskrbo v višini [...] EUR (za [...]) v letu 2009 so krile stroške storitev, ki so znašali približno [...] EUR.

Preglednica 11

Kritje stroškov pristojbin za storitve zemeljske oskrbe

(v EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Prihodki od storitev zemeljske oskrbe	[5,8–6,2]	[5,8–6,2]	[5,8–6,2]	[5,8–6,2]	[5,8–6,2]	[6,2–6,5]	[6,2–6,5]	[6,2–6,5]	[6,5–6,8]	[6,5–6,8]	[6,5–6,8]
Stroški storitev zemeljske oskrbe	[4,0–4,4]	[4,0–4,4]	[4,0–4,4]	[4,0–4,4]	[4,0–4,4]	[4,5–4,9]	[4,5–4,9]	[4,5–4,9]	[4,5–4,9]	[5,0–5,2]	[5,0–5,2]

⁽¹⁸⁾ S potniki povezana pristojbina za pomoč invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo na letališčih („pristojbina za pomoč potnikom“) v skladu z Uredbo (EU) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. julija 2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu (UL L 204, 26.7.2006, str. 1).

2.5.3 SKUPNE PRISTOJBINE, KI SO JIH PLAČALI LETALSKI PREVOZNIKI, BREZ PODPORE ZA TRŽENJE

- (57) Nemčija je predložila preglednico 12, da bi ponazorila dejanske letališke prihodke na potnika, ki izhajajo iz pristojbin za vzletanje in vseh drugih pristojbin po odbitju zneskov podpore za trženje, ki so jo letalski prevozniki prejeli od 1. novembra 2011. Pristojbine za vzletanje so se povišale med uvedbo programa NEO v letih 2009 in 2011.

Preglednica 12

Prihodki na odhajajočega potnika od 1. novembra 2011

(v EUR)

Letalski prevoznik	Pristojbina za vzletanje	Skupne pristojbine, dogovorjene na podlagi posameznih pogodb (storitve zemeljske oskrbe)	Skupaj
Wizz Air	3,00	[...]	[5–10]
Germanwings	5,00	[...]	[5–10]
EasyJet	5,00	[...]	[5–10]
Air Berlin/Fly Niki	10,00	[...]	[15–20]
Sun Express	10,00	[...]	[15–20]
Sky Airlines	10,00	[...]	[15–20]
Corendon	10,00	[...]	[15–20]
Tailwind	10,00	[...]	[20–25]
Germania	10,00	[...]	[20–25]
Pegasus	10,00	[...]	[20–25]
Freebird	10,00	[...]	[20–25]
Air Arabia	10,00	[...]	[20–25]
Bulgarian Air Charter	10,00	[...]	[20–25]
Air Via	10,00	[...]	[25–30]

3. RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA IN PREISKAVE S STRANI KOMISIJE

- (58) Komisija je v sklepih o začetku postopka iz let 2007 in 2012 začela preiskave o 100-odstotnih državnih poroštvi, pogodbi o prenosu dobička in izgube iz leta 1991, shemi pristojbin NERES in shemi pristojbin NEO, vključno s povezanimi popusti.

3.1 UKREP 1: 100-ODSTOTNO DRŽAVNO POROŠTVO

- (59) Komisija je v zvezi s 100-odstotnim državnim poroštvom dvomila, ali bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pod običajnimi tržnimi pogoji prav tako zagotovil 100-odstotna poročstva za posojila za financiranje infrastrukturnih programov na letališču Dortmund. Če bi se ugotovilo, da to ne drži, je Komisija dvomila tudi, ali bi se taka pomoč lahko štela za združljivo z notranjim trgov.

3.2 UKREP 2: POGODBA O PRENOSU DOBIČKA IN IZGUBE IZ LETA 1991

- (60) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2012 zlasti dvomila, ali so spremembe iz let 1999 in 2008 povzročile pomembno spremembo pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 1991. Tako je zastavila vprašanje, ali bi bilo treba spremenjeno pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 oceniti kot nov ukrep.
- (61) Poleg tega je dvomila, ali nekatere izgube, povezane z dejavnostmi s področja javne politike, kot so carina, kontrola zračnega prometa in gasilska služba, spadajo na področje nadzora državnih pomoči ali ne.
- (62) Dvomila je tudi, ali je družba DSW21 delovala kot udeleženec v tržnem gospodarstvu, ko je z družbo FD sklenila pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 ter jo spremenila. Zato je Komisija dvomila, ali kritje letnih izgub družbe FD pomeni državno pomoč in ali bi se taka pomoč lahko štela za združljivo z notranjim trgov v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe. Zlasti se je zdelo, da kritje izgub iz poslovanja družbe FD vključuje pomoč za tekoče poslovanje, kar najverjetneje ni izpolnjevalo zahtev za izjeme iz člena 107(3)(c) Pogodbe.

3.3 UKREP 3: SEZNAM NERES

- (63) Komisija je v zvezi s programom NERES dvomila, ali bi udeleženec v tržnem gospodarstvu uvedel tak program in na tej podlagi sklenil podobne sporazume z letalskimi prevozniki, ki uporabljajo letališče Dortmund. Če bi se za seznam in sporazum ugotovilo, da pomenita državno pomoč, je Komisija dvomila tudi, ali bi se za te ukrepe lahko štelo, da so združljivi z notranjim trgov.

3.4 UKREP 4: SEZNAM NEO

- (64) Komisija je v zvezi s programom NEO dvomila, ali bi udeleženec v tržnem gospodarstvu uvedel tak program in na tej podlagi sklenil podobne sporazume z letalskimi prevozniki, ki uporabljajo letališče Dortmund. Če ga ne bi, je Komisija zopet dvomila, ali bi se za pomoč, ki jo vključujejo seznam in sporazumi, lahko štelo, da je združljiva z notranjim trgov.

4. PRIPOMBE NEMČIJE

4.1 UKREP 1: 100-ODSTOTNO DRŽAVNO POROŠTVO ZA DRUŽBO FD

- (65) Po trditvah Nemčije Komisija ni upoštevala, da so poročstva del programa infrastrukturnega razvoja za letališče Dortmund. V zvezi s tem je navedla, da je imelo letališče Dortmund od leta 1991 pomembno vlogo v zasnovi prometa Severnega Porenja-Vestfalije.
- (66) Nemčija je pojasnila, da sta 100-odstotna državna poročstva dodelila mesto Dortmund in družba DSW21 za zavarovanje posojil za financiranje infrastrukturnega razvoja na letališču Dortmund.
- (67) Nemčija je predložila celovit pregled vseh (100-odstotno državnih) poroštev, dodeljenih družbi FD od leta 1987 do leta 2000, kot je povzeto v preglednici 13 ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁹⁾ Poročstva, ki so predmet preiskave, znašajo 74,182 milijona EUR, kar je znesek posojil iz preglednice 13, ki so bila konec leta 2008 še vedno neporavnana.

Preglednica 13

Pregled 100-odstotnih državnih poroštov za zavarovanje posojil družbe FD v obdobju 1987–2000

Št.	Infrastrukturni ukrepi	Znesek posojila (EUR)	Leto dodelitve	Poroštvo za posojilo
A. Stari infrastrukturni projekti v obdobju 1987–1992				
1	Podaljšanje vzletno-pristajalne steze A, preusmeritev visokonapetostnega voda	1 278 230	1987	Mesto Dortmund
2	Podaljšanje vzletno-pristajalne steze A, preusmeritev visokonapetostnega voda	1 278 230	1987	Mesto Dortmund
3	Podaljšanje vzletno-pristajalne steze A, preusmeritev visokonapetostnega voda	1 022 584	1988	Mesto Dortmund
4	Podaljšanje vzletno-pristajalne steze A, preusmeritev visokonapetostnega voda	1 278 230	1989	Mesto Dortmund
5	Drugi ukrepi	1 022 584	1992	DSW21
B. Pretekle naložbe v obdobju 1993–2003				
6	Razširitev zvočnoizolacijske kabine, vzhodni sanitarni kanalizacijski sistem, vzhodno območje gibanja, sistem vodov	2 812 105	1995	DSW21
7	Nepremičnine [...]	4 090 335	1996	Mesto Dortmund
8	Nepremičnine [...]	2 045 168	1996	DSW21
9	Podaljšek vzletno-pristajalne steze 1 450 m	3 988 077	1997	Mesto Dortmund
10	Stolp, terminal/parkirišče 1, območje gibanja itd.	17 383 924	1997	Mesto Dortmund
11	Stolp, terminal/parkirišče 1, območje gibanja itd.	17 383 924	1997	Mesto Dortmund
12	Obnova terminala A, tovorno središče	1 482 747	1998	DSW21
13	Stolp, terminal/parkirišče 1, območje gibanja itd.	6 876 876	1998	Mesto Dortmund
14	Povezava severna ulica, prerazporeditev plinovoda in vodovoda	2 172 991	1999	DSW21
15	Območje gibanja mehanizacije	6 237 761	1999	DSW21
16	Stolp, terminal, območje gibanja in drugi infrastrukturni ukrepi	6 736 782	1999	Mesto Dortmund

Št.	Infrastrukturni ukrepi	Znesek posojila (EUR)	Leto dodelitve	Poroštvo za posojilo
17	Podaljšek vzletno-pristajalne steze, preureditev splošnega letalskega prometa itd.	3 195 574	2000	Mesto Dortmund
18	Podaljšek vzletno-pristajalne steze, preureditev splošnega letalskega prometa itd.	33 795 393	2000	Mesto Dortmund
19	Stolp, terminal/parkirišče 1, območje gibanja itd.	11 120 598	2000	Mesto Dortmund
20	Stolp, terminal/parkirišče 1, območje gibanja itd.	13 484 812	2000	Mesto Dortmund
21	Podaljšek vzletno-pristajalne steze, preureditev splošnega letalskega prometa itd.	21 781 034	2000	Mesto Dortmund

Vir: Dopis Nemčije z dne 23. aprila 2012.

- (68) Nemčija je navedla, da so bila ta poroštva nepreklicno dodeljena med letoma 1987 in 2000, torej preden je bilo pojasnjeno, da za letališča veljajo pravila o državni pomoči. Poleg tega je trdila, da so bila zato poroštva nepreklicno dana pred sodbo *Aéroports de Paris* in od takrat niso bila spremenjena. Poudarila je tudi, da ta poroštva niso bila podaljšana ali kako drugače spremenjena.
- (69) Navedla je še, da je upravljavec letališča za ta poroštva plačal tržno pristojbino.

4.2 UKREP 2: POGODBA O PRENOSU DOBIČKA IN IZGUBE IZ LETA 1991

- (70) Nemčija je v zvezi z razlago člena 107(1) Pogodbe in njegovo uporabo za pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 trdila, da je bila pogodba nepreklicno sklenjena pred sodbo Splošnega sodišča v zadevi *Aéroports de Paris* ⁽²⁰⁾. Potrdila je, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 nepreklicno sklenjena že leta 1991 in da je začela veljati 1. januarja 1992 ter da je na njej v celoti temeljilo kritje letnih izgub s strani družbe DSW21. Zato meni, da se pravila o državni pomoči za pogodbo ne bi smela uporabljati.
- (71) Nemčija je menila, da se smernice za letalski sektor iz leta 2005 v tem primeru niso mogle uporabiti, ker je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 podpisana v okviru infrastrukturnih ukrepov, ki so se izvajali na začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja, preden so bile smernice sprejete in objavljene. Navedla je tudi, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 potrebna za širitev letališča. Skladno s tem je pojasnila, da se je mestni svet Dortmundu strinjal s pogodbo kot alternativo neposrednim nepovratnim sredstvom za financiranje širitve letališča. Nemčija je trdila, da bo nova infrastruktura dostopna za vse potencialne uporabnike brez kakršne koli diskriminacije. Letališče Dortmund naj bi postalo javno letališče, ki je bilo po mnenju Nemčije v skupnem interesu.
- (72) Nemčija je predložila študije, v katerih so predstavljene možnosti in obeti glede razvoja nekdanjega vojaškega letališča Dortmund-Wickede ⁽²¹⁾. Z razvojem vojaškega letališča v letališče bi se povečalo število potnikov in bi jih bilo tako leta 1991 do 196 000, leta 2001 med 664 000 in 731 000 ter leta 2010 celo do 1,1 milijona. Nemčija je trdila, da je zmogljivost letališča pred širitvijo znašala le približno 750 000 potnikov, zato je bila širitev nujna. V zvezi s tem je potrdila, da so bile napovedi v raziskavah pravilne. Leta 2000 je imelo letališče Dortmund že 719 365 potnikov, predvideno število za leto 2010 pa je bilo doseženo že leta 2001, ko je imelo letališče 1 064 153 potnikov.

⁽²⁰⁾ Zadeva T-128/98, *Aéroports de Paris* proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929, potrjena v pritožbi v zadevi C-82/01P, Recueil 2002, str. I-9297.

⁽²¹⁾ Glej sprotno opombo 11.

- (73) Nemčija je navedla, da pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 ni bila podaljšana ali kako drugače spremenjena ali prekinjena ter da ni časovno omejena. Poudarila je, da sta bila dodatek iz leta 1999 in sprememba iz leta 2008 sklenjena izključno zaradi uskladitve z zahtevami nemške davčne zakonodaje ter nista vplivala na načelo neomejenega kritja letnih izgub. Nemčija je zato menila, da sprememba iz leta 2008 pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 1991, sklenjene med družbama FD in DSW21, ni bila nov ukrep, temveč se je še vedno nanašala na isto pogodbo, ki je bila predmet preiskave v sklepu o začetku postopka iz leta 2007.
- (74) Poleg tega Nemčija meni, da se lahko načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabi samo v okviru takratne situacije. Trdila je še, da se takrat delovanje in izgradnja letališča nista štela za gospodarsko dejavnost, zato se letališča niso štela za podjetja, ki spadajo na področje uporabe člena 107(1) Pogodbe.
- (75) Nemčija je pojasnila tudi, da nekateri stroški poslovanja in stroški investicijskega vzdrževanja (amortizacija in stroški financiranja) spadajo na področje javne politike in bi bili zunaj področja uporabe pravil o državni pomoči. Po njenem mnenju so to stroški, kot so policija, carina in kontrola zračnega prometa.
- (76) Nemčija je poudarila, da je pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 izpolnjevala zahteve sodbe Altmarkz dne 24. julija 2003 ⁽²²⁾. V dopisu je navedla, da je mestni svet Dortmundu družbo FD uradno pooblastil za nadaljnji razvoj infrastrukture na letališču Dortmund in da za to ni prejela čezmernega nadomestila. Čeprav za upravljanje letališča ni bil objavljen razpis, je Nemčija menila, da je družba FD v povprečju dobro upravljana podjetje.
- (77) Nemčija je nadalje navedla, da so izgube letališča vključevale stroške, povezane z naložbami, o katerih je bilo odločeno pred sodbo Aéroports de Paris iz leta 2000, in stroške s področja javne politike.
- (78) V zvezi s tem je večkrat predložila različne sezname dejavnosti, za katere se je štelo, da spadajo na področje javne politike. Pregled iz zadnjega dopisa je povzet v preglednicah 4 in 5.
- (79) Po mnenju Nemčije, ki se je sklicevala na sodbo Leipzig proti Halle, ti ukrepi ne spadajo na področje nadzora državnih pomoči. Meni, da bi imela družba FD pozitivni EBITDA (dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo), če bi bili ti stroški izključeni iz stroškovne osnove.
- (80) Nemčija je poudarila, da se ukrep nikakor ne sme šteti kot pomoč za tekoče poslovanje, temveč jo je treba šteti kot pomoč za naložbe, ki se lahko šteje za združljivo s Pogodbo v skladu s členom 107(3)(b) in (c) Pogodbe. Vendar je priznala, da bi morala projekte skupnega evropskega interesa v smislu člena 107(3)(b) Pogodbe izvajati več kot ena država članica. Kljub temu je trdila, da je splošno strukturno preoblikovanje, del katerega je bila izgradnja letališke infrastrukture, v skupnem interesu Unije in zato združljivo z notranjim trgovom.

4.3 UKREP 3: PROGRAM NERES

- (81) Nemčija je trdila, da se ukrepi programa NERES ne morejo šteti za državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Po njenem mnenju je NERES program, ki je podpiral širitev letališča Dortmund in za katerega je lahko zaprosil vsak letalski prevoznik, zato ni bil diskriminacijski. Trdila je, da se je program NERES uporabljal za vsaj tri letalske prevoznike, zato se ne more šteti za dejansko diskriminacijo v korist letalskega prevoznika EasyJet. Poudarila je tudi, da je bil program časovno omejen in da se je uporabljal samo za letalske prevoznike, ki so v tem obdobju vzpostavili ali razširili svoje obratovanje na letališču Dortmund. Po njenem mnenju ukrepi NERES niso bili selektivni, ker niso dajali prednosti samo nekaterim letalskim prevoznikom.
- (82) Nemčija je trdila, da se program NERES ne more pripisati državi, ker je uprava družbe FD program uvedla na lastno pobudo in odgovornost. Nemčija je potrdila, da v razvoj programa NERES niso bili vključeni niti nadzorni svet družbe FD, niti delničarji družbe DSW21, niti mesto Dortmund.

⁽²²⁾ Zadeva C-280/00, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Recueil 2003, str. I-07747.

- (83) Nemčija je predstavila alternativne scenarije s programom NERES in brez njega ter ugotovila, da bi se udeleženec v tržnem gospodarstvu obnašal enako. V skladu s temi scenariji se je pričakovalo, da bodo s programom NERES dobički višji, kot če se program ne bi uvedel, ker je bil njegov cilj povečanje števila potnikov. S programom NERES se je pričakovalo, da bo letališče od leta 2008 donosno. Nemčija je Komisijo spomnila, da bi zaprtje letališča povzročilo tudi stroške, in poudarila, da se v členu 45 uredbe o izdajanju dovoljenj za letalske prevoze (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*, „LuftVZO“) zahtevata ustrezno upravljanje in vzdrževanje letališča namesto njegovega zaprtja.
- (84) Nemčija je navedla, da se je po napadih 11. septembra 2001 število potnikov zmanjšalo, tržni pogoji pa so se spremenili. Zato je bilo treba uvesti program NERES, da bi se zopet povečala število potnikov in izkoriščenost infrastrukture. Nemčija je trdila, da je lahko družba FD zaradi programa NERES v nasprotju z drugimi letališči v tistem času ohranila število potnikov.
- (85) Nadalje je Nemčija navedla, da se je v tistem času povpraševanje po vsej Evropi osredotočilo na nizkocenovne prevoznike. Trdila je, da je letalski prevoznik Air Berlin, ki je bila glavna stranka letališča Dortmund, vse bolj preusmerjal svoje lete na druga letališča, zato je bila družba FD prisiljena uvesti spodbude, kot je program NERES. Vendar je pojasnila, da program NERES ni bil usmerjen le na nizkocenovne letalske prevoznike, temveč se je zanimal tudi za vzpostavitev poslovnih letalskih prevoznikov na letališču Dortmund, vendar se Lufthansa ni pozitivno odzvala na prošnjo družbe FD.
- (86) Nemčija je navedla, da družba FD s programom NERES ni prevzela tveganj, temveč je oblikovala strategijo za ponovno doseganje donosnosti. Trdila je, da bi enako ravnal tudi udeleženec v tržnem gospodarstvu, zlasti ker bi lahko letališče EasyJet osvojilo že z uvedbo spodbud NERES. Nemčija je predložila poslovni načrt, ki se je uporabil za uvedbo programa NERES. V poslovnem načrtu so bili primerjani najugodnejši, osnovni in najslabši scenarij za družbo FD z uvedbo programa NERES in brez njegove uvedbe. Pri vsakem scenariju se je pričakovala 4–7-odstotna letna rast potnikov. To pričakovanje je temeljilo na vseevropskih in svetovnih napovedih „Luftverkehrsinitiative“. V poslovnem načrtu se je za vsak scenarij pričakovalo, da bo lahko družba FD za 5 % povečala prihodke, ki niso povezani z letalskimi dejavnostmi. Ta pričakovanja so temeljila na razvoju med letoma 1999 in 2003, ko se je število potnikov povprečno povečalo za 14,39 % in so se hkrati prihodki od parkiranja povprečno povečali za 27,64 %, ker so se parkirnine povprečno povišale za 13,25 % na leto.
- (87) Scenariji so temeljili tudi na predpostavki, da bo lahko družba FD nekaj prihranila z najemanjem zunanjih zaposlenih. Pri vseh scenarijih se je ob upoštevanju spodbud pričakovalo, da bo lahko letališče Dortmund zaradi povečanja števila potnikov povišalo parkirnine za dodatnih 10 %. Po najugodnejšem scenariju se je pričakovalo, da bo letališče doseglo polno donosnost do leta 2015. Po najslabšem scenariju se je predvidevalo, da bi bilo to povišanje mogoče le v preostalem času, ko bi letalski prevoznik EasyJet ostal na letališču. Nemčija je poudarila, da bi bil tudi po najslabšem scenariju rezultat družbe FD z uvedbo spodbud boljši kot brez uvedbe spodbud. Trdila je, da se je pričakovalo tudi, da bo sčasoma na letališču Dortmund toliko letalskih prevoznikov, da bo povečanje števila potnikov celo preseglo napovedi in pričakovanja. Navedla je, da bo z uvedbo spodbud NERES letališče donosnejše zaradi povečanja števila potnikov in večje izkoriščenosti. Nemčija je podrobno predstavila vse scenarije. Brez uvedbe spodbud bi letališče Dortmund po najugodnejšem scenariju izkoristilo 60 % svojih zmogljivosti, kar je pomenilo 1,7 milijona potnikov. Po najslabšem scenariju bi izkoristilo 44 % svojih zmogljivosti. Celotno po najugodnejšem scenariju bi družba FD še naprej ustvarjala izgube iz poslovanja, v naslednjih letih pa okrevanja ne bi bilo mogoče pričakovati. Po najslabšem scenariju bi se izgube iz poslovanja najprej povečale, nato pa do leta 2014 nekoliko zmanjšale, vendar bi bile še vedno znatno višje kot leta 2003.
- (88) Nemčija je navedla, da je bila uvedba programa NERES najdonosnejša možnost za družbo FD, celo v primerjavi z zaprtjem letališča Dortmund. Zlasti je bila donosnejša kot alternativna možnost uporabe prvotne sheme letaliških pristojbin, ki je bila uvedena 1. novembra 2000. Nemčija je pojasnila tudi, da je opravljena ocena pokazala, da bi lahko družba FD z uvedbo programa NERES kar najbolj povečala število potnikov, prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti ter dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo (EBITDA).
- (89) V zvezi je v preglednici 14 povzeta dodatna donosnost zaradi programa NERES. Prikazane so pričakovane razlike glede števila potnikov, stroškov, prihodkov in rezultatov družbe FD v primerjavi z alternativnimi scenariji. Ti rezultati temeljijo prav na uvedbi programa NERES.

Preglednica 14

Dodatni stroški programa NERES v primerjavi s shemo pristojbin iz leta 2000

	Napovedi						Skupaj
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Potniki	340 000	940 000	1 210 000	1 550 000	1 830 000	2 110 000	7 980 000
Prihodki							
Pristojbine za pristajanje	366	1 464	1 425	1 936	1 943	1 263	8 397
Zagotavljanje storitev	625	1 938	2 201	2 830	3 326	3 234	14 154
Prihodki od infrastrukture	110	401	389	507	586	355	2 348
Rezervacije	432	1 194	1 537	1 969	2 324	2 680	10 136
Najemanje	0	200	500	800	1 700	1 750	4 950
Parkiranje	876	2 586	3 710	5 252	6 879	8 786	28 089
Prerazporeditve	0	50	50	100	100	100	400
Drugo	0	50	50	100	100	100	400
Skupaj prihodki iz poslovanja	2 409	7 882	9 861	13 493	16 958	18 268	68 871
Drugi prihodki	845	2 336	3 007	3 852	4 546	5 243	19 829
Obresti in dividende	0	0	0	0	0	0	0
Skupaj prihodki	3 254	10 218	12 868	17 345	21 505	23 511	88 701
Stroški							
Plače	411	5 920	7 545	9 568	11 183	12 766	47 393
Material	300	941	1 229	1 591	1 880	2 169	8 110
Amortizacija	0	0	0	0	1 500	1 450	2 950
Obresti	0	0	0	1 500	1 485	1 470	4 455
Stroški poslovanja	1 253	1 629	2 102	2 693	3 158	3 623	14 458
Drugo	0	0	0	0	0	0	0

	Napovedi						Skupaj
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Prispevki za trženje	155	426	546	695	825	503	3 150
Skupaj stroški	2 119	8 916	11 422	16 047	20 031	21 980	80 515
Skupni prispevek	1 135	1 303	1 446	1 298	1 474	1 531	8 186
Prispevek k EBITDA	1 135	1 303	1 446	2 798	4 459	4 451	15 592

- (90) Nemčija je navedla, da je bil splošni cilj ukrepov ustvariti najvišje možne srednjeročne do dolgoročne dobičke in da bi se kratkoročne izgube izravnale z dobički v prihodnosti, saj se je pričakovalo, da se bo zaradi uvedbe programa NERES od leta 2015 dosegal pozitivni EBITDA (razen stroškov, ki spadajo na področje javne politike).
- (91) Nemčija je predložila tudi napovedi na podlagi izračunov skupnih stroškov in skupnih prihodkov, kot so povzete v preglednici 15.

Preglednica 15

Napovedani dobiček ali izguba po scenariju z uvedbo programa NERES

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	total
Potniki (v milijonih)	1,24	1,87	2,16	2,53	2,86	3,19	13,85
Prihodki (v tisoč EUR)	22 548,00	28 778,00	31 921,00	37 080,00	42 246,00	45 298,00	207 871,00
Stroški (v tisoč EUR)	46 029,00	50 487,00	53 165,00	58 095,00	62 649,00	65 160,00	335 585,00
Dobiček/ izguba (v tisoč EUR)	- 23 481,00	- 21 709,00	- 21 244,00	- 21 015,00	- 20 403,00	- 19 862,00	- 127 714,00
EBITDA (v tisoč EUR)	- 2 881,00	- 1 159,00	- 744,00	936,00	2 982,00	3 408,00	2 541,00

- (92) Nemčija je nadalje trdila, da je bilo mogoče po uvedbi programa NERES pozitivne učinke videti že v drugi polovici leta 2004. Leta 2005 so bile izgube letališča Dortmund že zmanjšane za 8,5 % v primerjavi z letom 2004. Nemčija je predložila posodobljen poslovni načrt za družbo FD, v katerem sta se pričakovala pozitiven razvoj v naslednjih letih in ponovno doseganje donosnosti v smislu stopnje EBITDA do leta 2011.
- (93) Nemčija je izjavila, da bi zaprtje letališča povzročilo stroške v višini več kot 170 milijonov EUR. Po njenem mnenju je bilo treba pri preučitvi zaprtja letališča upoštevati naslednja dejstva: pospešena amortizacija sredstev (187 milijonov EUR), rušenje (8,5 milijona EUR) in odškodnine zaradi zmanjšanja števila zaposlenih (14 milijonov EUR). Prodaja nepremičnin, zgradb in opreme bi prinesla največ 38,75 milijona EUR. Za zaprtje bi bil potreben tudi nadzor nad zgradbami (450 000 EUR letno) in prevzem zaposlenih z dosmrtno pogodbo (1,3 milijona EUR). Nemčija je sklenila, da je glede na primerjavo zaprtja letališča z zgoraj navedenimi scenariji boljša možnost nadaljevanje dejavnosti družbe FD ⁽²³⁾.

⁽²³⁾ Mogoče se je sklicevati tudi na Sklep Komisije o začetku postopka (UL C 217, 15.9.2007, str. 25).

[illegible]

[illegible]

	Napovedi											Skupaj
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Prihodki												
Letalske dejavnosti	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	72 276
Neletalske dejavnosti	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	67 797
Skupaj – prihodki	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	140 074
Drugi prihodki	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	25 710
Obrestna mera in dividende	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
Skupaj prihodki	0	11 899	12 406	13 324	14 219	15 408	16 661	18 167	19 508	21 177	23 014	165 783
Stroški												
Plače	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	20 160
Nakupi	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	80 788
Amortizacija	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	155
Obrestna mera	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	3 125
Stroški poslovanja	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 308
Ostali stroški	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
Skupaj stroški	0	10 103	10 376	10 671	10 983	11 247	11 543	11 806	12 110	14 007	15 856	118 703
Skupni prispevek	0	1 796	2 030	2 652	3 235	4 161	5 118	6 362	7 398	7 170	7 159	47 081
Prispevek k EBITDA	0	1 716	1 950	2 572	3 155	4 081	5 038	6 282	7 318	8 665	10 179	50 956

(102) Nemčija je navedla, da je bil splošni cilj ukrepov ustvariti najvišje možne srednjeročne do dolgoročne dobičke. V zvezi s tem je pojasnila, da bi se kratkoročne izgube izravnale z dobički v prihodnosti, saj se je pričakovalo, da se bo zaradi uvedbe programa NEO od leta 2016 dosegal pozitivni EBITDA (razen stroškov, ki spadajo na področje javne politike).

(103) Nemčija je predložila tudi napovedi, ki temeljijo na izračunih skupnih stroškov in skupnih prihodkov, kot so povzete v preglednicah 18 in 19.

Preglednica 18

Napovedani dobiček ali izguba po scenariju z uvedbo programa NEO

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Potniki (v milijonih)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki (v tisoč EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Odhodki (v tisoč EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dobiček/ izguba (v tisoč EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (v tisoč EUR)	[od – 9 000 do – 11 000]	[od – 9 000 do – 11 000]	[od – 8 000 do – 10 000]	[od – 8 000 do – 10 000]	[od – 8 000 do – 10 000]	[od – 6 000 do – 8 000]	[od – 6 000 do – 8 000]	[od – 4 000 do – 6 000]	[od – 4 000 do – 6 000]	[od – 2 000 do – 4 000]	[od – 2 000 do 4 000]

Preglednica 19

Napovedani prilagojeni dobiček ali izguba po scenariju z uvedbo programa NEO

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Potniki (v milijonih)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki (v tisoč EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Odhodki (v tisoč EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dobiček/ izguba (v tisoč EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (v tisoč EUR)	[od – 4 000 do – 6 000]	[od – 2 000 do – 4 000]	[od – 2 000 do – 4 000]	[od – 2 000 do – 4 000]	[od – 2 000 do – 4 000]	[od 0 do – 2 000]	[od 0 do – 2 000]	[od 0 do 2 000]	[od 0 do 2 000]	[od 2 000 do 4 000]	[od 2 000 do 4 000]

1. Prilagojeno za pristojbine za približanje letališču, ki jih zaračunava družba FD za (delno) kritje stroškov javne storitve kontrole zračnega prometa. Ta naloga, ki jo je običajno neposredno opravljal DFS, je bila prenesena na družbo FD, in ta jo je neposredno zaračunavala.
2. Prilagojeno (prvič) za stroške javnih storitev, zlasti plače javnih uslužbencev v skladu z Uredbo (ES) št. 300/2008, stroške materiala za DFS/TTC/kontrolorje zračnega prometa/stolp za kontrolo zračnega prometa, gasilsko službo, in (drugič) za amortizacijo in obresti za prejšnje infrastrukturne ukrepe, vključno z zamudnimi obrestmi v zvezi z računi za gradbena dela, ter druge stroške, povezane s preteklimi naložbami, zlasti nepremičninske dajatve za infrastrukturo, zemljiški davek, stroške materiala, vključno s sorazmernimi izdatki za pretekle infrastrukturne naložbe.

- (104) Nemčija je navedla tudi, da so bile predhodne napovedi za program NEO potrjene z dejanskimi rezultati, kot je prikazano v preglednici 20.

Preglednica 20

Dejanski rezultati programa NEO

	2009 ^a	2010	2011	2012
Število potnikov	1 716 519	1 747 731	1 822 117	1 902 747
V tisoč EUR:				
Prihodki	23 110	25 043	25 132	26 637
Stroški	47 644	44 820	44 625	45 136
Skupni rezultat	– 24 534	– 19 777	– 19 493	– 18 499
EBITDA	[od – 7 000 do – 9 000]	[od – 7 000 do – 9 000]	[od – 7 000 do – 9 000]	[od – 7 000 do – 9 000]

Vir: Dr. Bergmann, Kauffmann und Partner GmbH & Co.KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft: Flughafen Dortmund GmbH – Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes zum 31.12.2012, predložila Nemčija.

- (105) Nemčija je nadalje predstavila enotno pristojbino za vzletanje, ki je bila uvedena s programom NEO in je odvisna od števila potnikov letalskega prevoznika. V zvezi s tem je trdila, da bi večje število potnikov povzročilo višje prihodke iz letalskih in zlasti neletalskih dejavnosti ter da je to upravičevalo višje popuste.
- (106) Navedla je, da so vse pristojbine temeljile na programu NEO, tudi če je družba FD sklenila posamezne pogodbe z letalskimi prevozniki. Zato meni, da je program NEO pregleden.
- (107) Nemčija je pojasnila še, da primerjava pristojbin, plačanih družbi FD, in pristojbin, plačanih na drugih letališčih v njegovi bližini, ni ustrezna. Po njenem mnenju Komisija ni preverila, kako so bile določene pristojbine na teh letališčih. Poleg tega je trdila, da je treba v zvezi s pristojbinami upoštevati različne poslovne modele, ki jih izvajajo letališča (kot je sistem povezav med dvema točkama v primerjavi s sistemom vozlišč in manjših letališč ali nizkocenovnimi prevozi), ter regionalne razlike.
- (108) Nemčija je še navedla, da so pogajanja o pristojbinah za storitve zemeljske oskrbe potekala z vsakim letalskim prevoznikom posebej, da bi se upoštevala raven storitev, ki so jo potrebovali različni letalski prevozniki. Navedla je, da pristojbine za storitve zemeljske oskrbe v vsakem primeru krijejo osnovne stroške (glej preglednico 11).

5. PRIPOMBE TRETJIH OSEB

5.1 GLEDE SKLEPA O ZAČETKU POSTOPKA IZ LETA 2007

5.1.1 DRUŽBA FD

- (109) Družba FD je poudarila pomen letališča Dortmund za mobilnost prebivalstva, gospodarstvo v vzhodnem delu dežele Severno Porenje-Vestfalija in regije v okolici Dortmundunda. Po njenem mnenju zato letališče Dortmund veliko prispeva h gospodarskemu razvoju regije, ki je stagnirala zaradi strukturnih sprememb, ki so se začele konec osemdesetih let prejšnjega stoletja. Poudarila je tudi pomen letališča za širitev Unije na vzhod.

- (110) Nadalje je predstavila analizo Mednarodnega sveta letališč (Airport Council International), da letališča povprečno zagotavljajo 950 delovnih mest na milijon prevoženih potnikov. Družba FD je navedla, da je v primeru regionalnih letališč ponujenih delovnih mest celo več. Analiza je pokazala tudi, da letališča poleg navedenih delovnih mest vodijo do povišanja regionalne in lokalne stopnje zaposlenosti.
- (111) Po trditvah družbe FD so napovedi za njen razvoj pozitivne. Navedla je, da so bile napovedi iz leta 1992 za leto 2000 točne in da se napovedi za naslednja leta niso uresničile zaradi dogodkov 11. septembra 2001, ki jih ni bilo mogoče predvideti. To je pomenilo, da se je število potnikov povečevalo počasi in zlasti v nizkocenovnem tržnem segmentu. Zato je družba FD uporabila program NERES, da bi privabila EasyJet in druge letalske prevoznike. V zvezi s tem je še enkrat poudarila učinek spodbude zaradi nizkih letaliških pristojbin in prispevkov za trženje.
- (112) Družba FD je navedla, da ji je z nizkimi pristojbinami v okviru programa NERES uspelo uvesti nove proge in tako povečati potniški promet za boljšo izkoriščenost infrastrukture in ponovno doseganje donosnosti na ravni poslovanja.
- (113) Po njenem mnenju se korist ni zagotavljala iz javnih sredstev in se zato ni mogla šteti za nezakonito državno pomoč. Družba FD je navedla, da je odločitve sprejemala brez posvetovanja z nadzornim svetom letališča, ki bi lahko nasprotoval programu NERES, vendar ne bi mogel uvesti alternativne možnosti. Zato se po mnenju družbe FD program NERES ni mogel pripisati javnim organom. Trdila je tudi, da bi ga uvedel tudi zasebni vlagatelj. Poudarila je, da je začela pogajanja z letalskima prevoznikoma Virgin Express in Ryanair, ki pa niso bila uspešna, ker sta oba zahtevala še nižje pristojbine, kot jih je dopuščal program NERES. Nadalje je navedla, da se je pogajala tudi z letalskim prevoznikom Germanwings, ki pa je na koncu podpisal pogodbe z letališčem Köln-Bonn. Po mnenju družbe FD je letališče Köln-Bonn verjetno ponudilo pristojbine, ki so bile primerljive s pristojbinami letališča Dortmund ali nižje od njih.
- (114) Družba FD je ob sklicevanju na svoj predhodni poslovni načrt, ki je bil pripravljen za uvedbo programa NERES, prepričana, da bi zasebni vlagatelj ravnal enako, ker bi lahko le uvedba programa NERES in ugodna obravnava nizkocenovnih letalskih prevoznikov omogočila ponovno donosnost na ravni poslovanja. Nadalje je navedla, da so bile pristojbine v okviru programa NERES pregledne in da je zanje lahko zaprosil vsak letalski prevoznik, zato program NERES ni bil selektiven. Poleg tega je trdila, da je bil ukrep omejen na pet let in da ni pomenil državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe, glede na to, kako so se uporabljala merila v sklepih Komisije v zadevah Manchester in Charleroi.

5.1.2 DRUŽBA DSW21

- (115) Družba DSW21 je izjavila, da je njena naloga upravljanje in vodenje infrastrukture mesta Dortmund, zato je del njenih nalog tudi upravljanje letališča. Pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 je bila sklenjena kot davčno učinkovitejša alternativna možnost za financiranje izgradnje in obratovanja letališča v primerjavi z neposrednimi nepovratnimi sredstvi. Cilj širitve letališča je bil podpreti strukturni prehod regije s premogovništva in jeklarstva na sodobno gospodarstvo, ki temelji na storitvah.
- (116) Družba DSW21 je izjavila, da je podpirala odločitev letališča o uvedbi programa NERES. Po njenem mnenju je bila to najboljša alternativna možnost za izboljšanje donosnosti in rasti letališča. Druge strategije, kot je zaprtje ali drugačna umestitev na trgu, so bile ekonomsko manj ugodne. Družba DSW21 je navedla, da je bil uspeh programa NERES razviden iz povečanega števila prog, števila letalskih prevoznikov in boljšega gospodarskega položaja na letališču, kot bi bil brez programa NERES.

5.1.3 MESTO DORTMUND

- (117) Mesto Dortmund je izjavilo, da ni bilo neposredno ali posredno vključeno v postopek odločanja, na podlagi katerega je bil uveden program NERES. Pojasnilo je tudi, da je bila družba FD od podpisa pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 integrirana v družbo DSW21, v katere vodstvenih organih in nadzornem svetu so predstavniki mesta Dortmund ⁽²⁴⁾, ki jih zavezujejo sklepi in navodila mestnega sveta. Poleg tega morajo predstavniki mesta delovati v interesu mesta ⁽²⁵⁾.

⁽²⁴⁾ Člen 108(5) in člen 113 Gemeindeordnung NRW.

⁽²⁵⁾ Člen 113 Gemeindeordnung NRW.

- (118) Mesto Dortmund je trdilo, da letališče izvaja nalogo splošnega gospodarskega pomena. V skladu s študijo, ki jo je leta 2006 pripravila Univerza Münster/Osnabrück, je bilo na letališču v družbi FD in približno 70 drugih podjetjih 1 550 zaposlenih. S posrednim zaposlovanjem, ustvarjenim z naložbami teh podjetij, je bilo odprtih 2 100 delovnih mest, sekundarno zaposlovanje, ustvarjeno s potrošnjo teh podjetij, pa je prineslo 630 delovnih mest. Mesto Dortmund je navedlo še, da je letališče pomembno za turizem v regiji in njeno konkurenčnost, zlasti za sodobne vseevropske ponudnike storitev.

5.1.4 EASYJET

- (119) EasyJet je navedel, da smernic za letalski sektor iz leta 2005 ni bilo mogoče uporabljati, ker je bil program NERES uveden že leta 2004, ko smernice še niso bile sprejete in objavljene. Po njegovem mnenju mora zato Komisija sprejeti sklep na podlagi svojih prejšnjih sklepov, kot v zadevi Ryanair/Charleroi. Navedel je še, da je program NERES izpolnil zahteve iz člena 107(3)(c) Pogodbe in bil zato združljiv s skupnim trgom.
- (120) EasyJet je nadalje navedel, da ni imel koristi zaradi nižjih pristojbin, ker je letališče zapustil pred dosegom donosnosti. Poudaril je, da njegov poslovni model ni temeljil na izkoriščanju ugodnih poslov, temveč se je bil pripravljen zavezati in nositi tveganja skupaj z letališčem, kar potrjuje dejstvo, da ni EasyJet od leta 1995 nikoli zaprl baze.
- (121) EasyJet meni, da bi tudi udeleženec v tržnem gospodarstvu zasnoval in uporabljal program NERES. Navedel je, da se je s programom NERES število letov med letoma 2002 in 2004 spet povečalo. Poudaril je, da udeležencu v tržnem gospodarstvu ni treba izbrati kratkoročno najdonosnejše naložbe ali doseči kratkoročnih dobičkov. Po njegovem mnenju bi se vlagatelj lažje odločil sprejeti začasno nižje donose, če bi se obstoječa naložba pozneje obrestovala, kot je bilo to pri Dortmundu. Navedel je primere letališč, kot so Liverpool, Glasgow Prestwick ali London Stansted, kjer niso bila vključena državna sredstva, temveč zasebni kapital ter so se uporabile spodbude za povečanje števila potnikov in izboljšanje donosnosti.
- (122) EasyJet je v predložitvi z dne 6. maja 2014 poudaril, da je v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 pojasnjeno, da je treba za namene preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu upoštevati samo dodatne stroške. Trdil je, da je bila za to potrebna predhodna analiza donosnosti na podlagi dobrih srednjeročnih obetov, ki jo je družba FD opravila v okviru tržnih raziskav v zvezi z dvema scenarijema za prihodnji razvoj, tj. uvedbo programa NERES in ohranitvijo že prej obstoječega seznama pristojbin brez programa NERES. Na podlagi teh scenarijev bi bili prihodki iz neletalskih dejavnosti višji, če bi se uporabil program NERES. EasyJet je navedel, da je družba FD v prvotnem poslovnem načrtu za program NERES upoštevala stroške, ki presegajo dodatne stroške.
- (123) Poudaril je, da je bilo z letališkimi pristojbinami in prihodki iz neletalskih dejavnosti mogoče pokriti vse stroške, ki izhajajo iz dogovorov med letalskimi prevozniki in letališčem, in sicer z razumno stopnjo dobička na podlagi dobrih srednjeročnih obetov. Zato je bilo po njegovem mnenju verjetno, da se je zaradi programa NERES znatno povečalo število potnikov in posledično tudi prihodki iz neletalskih dejavnosti. Poudaril je še, da je bilo predvideno povečanje števila potnikov do leta 2014 realistično, ker so izkušnje pokazale, da se je med letoma 2004 in 2007 potniški promet na letališču zaradi uvedbe programa NERES znatno povečal.

Preglednica 21

Povečanje števila potnikov od uvedbe programa NERES (predložil EasyJet)

Leto	Skupno število potnikov	Število potnikov letalskega prevoznika EasyJet
2004	1 179 278	336 455
2005	1 742 891	891 057
2006	2 019 666	1 052 288
2007	2 155 064	Približno 1 050 000

- (124) EasyJet je trdil, da leta 2004 udeleženec ne bi imel razlogov za pesimizem glede potencialne rasti števila potnikov, ker je imelo letališče pomembno gravitacijsko območje, in sicer Porurje z več kot 10 milijoni prebivalcev, in EasyJet je bil odločen, da bo odprl bazo na letališču. Niza okoliščin, ki so se zgodile od leta 2008, in sicer povišanja cen nafte, finančne krize in dejstva, da so lokalni organi zavrnili nočne lete, ni bilo mogoče predvideti. EasyJet je navedel, da je moral kljub začetnemu optimizmu iz teh razlogov zmanjšati svoje dejavnosti. Vendar je trdil, da teh okoliščin ni bilo mogoče predvideti, zato udeleženec v tržnem gospodarstvu z znanjem iz leta 2004 ne bi imel razlogov za manjši optimizem, kot ga je imelo letališče glede napovedi rasti potniškega prometa.
- (125) Glede občutljivosti potnikov na nizkocenovnih letih na povišanje parkirnin se EasyJet ni strinjal s pomisleki Komisije. Po njegovem mnenju ne bi bilo razlogov za razmišljanje, da je potnik, ki prihrani pri ceni letalske vozovnice, tako občutljiv zaradi zmerne povišanja parkirnin, da bo samodejno začel potovati samo z javnimi prevoznimi sredstvi.
- (126) Na koncu je EasyJet še izjavil, da bi se bilo treba v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 osredotočiti na to, ali so letališče pristojbine in povezani dodatni prihodki iz neletalskih dejavnosti, ustvarjeni zaradi uporabe programa NERES, zadostovali za kritje dodatnih stroškov z razumno stopnjo dobička. Zato bi bilo treba izključiti stroške, ki spadajo na področje javne politike, ustrezen časovni okvir za izračun pa bi moral obsegati deset let. EasyJet ugotavlja, da bi bile spodbude programa NERES skladne s pogoji načela udeleženca v tržnem gospodarstvu.

5.1.5 OKROŽJE PADERBORN

- (127) Okrožje Paderborn je skupaj z okrožjem Soest, ki je zdaj okrožje Lippstadt, ustanovilo letališče Paderborn/Lippstadt. Okrožje Paderborn se je v pripombi osredotočilo predvsem na dejstvo, da je letališče Dortmund izkrivljalo konkurenco, ker je bilo samo 95 km oddaljeno od letališča Paderborn/Lippstadt. Trdilo je še, da je letališče Paderborn/Lippstadt edino nemško regionalno letališče, ki ima pozitivno bilanco stanja in ustvarja dobiček, vendar nanj negativno vpliva dejstvo, da se letališči Dortmund in Kassel Calden financirata predvsem z državno pomočjo. Okrožje Paderborn je trdilo še, da so pristojbine za vzletanje in pristojbine za storitve zemeljske oskrbe krile samo [...] % stroškov družbe FD.

5.1.6 AIR FRANCE

- (128) Air France je trdil, da je bil ukrep NERES diskriminacijski v prid nizkocenovnim letalskim prevoznikom in da ukrepi niso bili omejeni. Trdil je, da program NERES prinaša koristi program, ki so podobne programi sosednjega letališča Düsseldorf Airport in jim konkurirajo (kot so Alicante, Barcelona, Budimpešta, London, Malaga, Nica, Palma, Praga, Rim, Solun), zato ga ni mogoče šteti za združljivega z notranjim trgov kot zagonsko pomoč za razvoj novih prog.

5.1.7 ZDRUŽENJE EVROPSKIH LETALSKIH PREVOZNIKOV

- (129) Po navedbah Združenja evropskih letalskih prevoznikov se zdi, da je program NERES prinašal ugodnosti nekaterim letalskim prevoznikom in nizkocenovnim poslovnim modelom ter da shema ni izpolnjevala pogojev za dodelitev zagonske pomoči.

5.1.8 INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU DORTMUND („IHK“)

- (130) IHK je poudaril potrebo po uvedbi nizkocenovnih letalskih prevoznikov na letališču Dortmund, saj se je morala regija po strukturnem prehodu z jeklarstva na storitvene dejavnosti osredotočiti na letalsko dejavnost. Navedel je, da so se težave pojavile šele, ko je družba Lufthansa postala delničarka družbe Eurowings AG in spremenila svoje proge letenja z letališča Dortmund, ki je posledično izgubilo svojo glavno stranko.
- (131) IHK je trdil, da je bilo letališče Dortmund edino letališče, specializirano za nizkocenovni promet v regiji v okolici Dortmunda, in da njegove pristojbine niso bile neobičajno nizke v tem segmentu. Zato po njegovem mnenju program NERES ni vplival na konkurenco v tej regiji. Trdil je tudi, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991, sklenjena med družbama FD in DSW21, zakonita, ker je imel med strukturno spremembo v regiji razvoj letališča pozitivne učinke na gospodarstvo in prebivalstvo. Zato je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 splošnega gospodarskega pomena za regijo.

5.1.9 VERKEHRSVERBAND WESTFALEN E.V. („VFW“)

- (132) VFW je trdil, da bi se tudi udeleženec v tržnem gospodarstvu odločil za naložbe na letališču Dortmund, ker je bilo obdobje začetnih izgub v okviru upravljanja letališke infrastrukture pričakovano in sprejemljivo. Trdil je tudi, da se morebitna pomoč ne more šteti za nezakonito, ker je bilo ob odločitvi o naložbi splošno priznано, da financiranje letališke infrastrukture ne pomeni državne pomoči. Navedel je še, da družba FD ni konkurirala bližnjim letališčem Düsseldorf (ki niti ne bi imelo več zmogljivosti za EasyJet), Münster/Osnabrück in Paderborn/Lippstadt (na katerih nizkocenovni letalski prevozniki niso delovali). Zato po njegovem mnenju program NERES ni vplival na notranji trg.

5.1.10 PRIPOMBE ZASEBNIKOV

- (133) Zasebniki so prav tako predložili pripombe v postopku glede državne pomoči v zvezi z letališčem Dortmund in programom NERES. Trdili so, da noben udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi sprejel ukrepov, ki so bili sprejeti na letališču Dortmund, ker se gospodarski položaj dejansko ni izboljšal. Nadalje so navedli, da je bil predložen preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu pomanjkljiv, ker je zmotno štel letališče Dortmund za mednarodno letališče in ker letališče ni bilo toliko oddaljeno od mesta, kot je bilo navedeno v preskusu. Ocenili so tudi, da je financiranje pokrivalo več kot le stroške dejavnosti na področju javne politike, kot so gasilske in reševalne službe.
- (134) Nadalje so trdili, da je bila državna pomoč dodeljena prek mesta Dortmund, ki je dodeljevalo državna poročstva za posojila.
- (135) Poleg tega so zasebniki zavrnil trditev, da upravni odbor ni sodeloval v pripravi programa NERES. Kot dokaz o nasprotnem so navedli zapisnik sestanka, na katerem je uprava predložila program NERES nadzornemu svetu.

5.2 SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA IZ LETA 2012

5.2.1 DRUŽBI DSW21 IN FD

- (136) Pripombe družb DSW21 in FD so bile v celoti skladne s pripombami Nemčije. Poleg tega sta navedli, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu prav tako sklenil pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 1991, zlasti ob upoštevanju stroškov zaprtja letališča.

5.2.2 EASYJET

- (137) EasyJet je navedel, da je program NEO skladen z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in zato ne pomeni državne pomoči. Po njegovem mnenju je bila z gospodarskega vidika uvedba programa NEO najbolj izvedljiva rešitev za upravljavca letališča Dortmund.
- (138) EasyJet je nadalje navedel, da sheme spodbud, ki tako kot v obravnavanem primeru temeljijo na rasti potniškega prometa, pomagajo letališčem doseči ekonomijo obsega. Navedel je, da so bile podobne sheme spodbud uvedene na Švedskem, na primer na letališčih Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma in Göteborg Landvetter. Poudaril je, da bi morala v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 preiskava v zvezi s programom NEO zadevati izključno vprašanje, ali bi upravljavec letališča, usmerjen v ustvarjanje dobičkov, ponudil enake pogoje. Nadalje je navedel, da je bila predhodna ocena donosnosti na podlagi dobrih srednjeročnih obetov programa NEO predložena v poslovnem načrtu in v primerjavi različnih scenarijev ter da bi bil zato preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu opravljen. EasyJet je poudaril, da bi moral biti preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu osredotočen samo na dodatne stroške in prihodke. Opozoril je še, da je mogoče pri sklepanju posamezne pogodbe z letalskim prevoznikom ali uvajanju splošne sheme letaliških pristojbin dodatne stroške pokriti z razumno stopnjo dobička na podlagi dobrih srednjeročnih obetov.
- (139) V zvezi s tem je EasyJet navedel, da je družba FD v poslovnem načrtu za program NEO upoštevala stroške, ki presegajo dodatne stroške. Skladno s tem je sklenil, da bi bila donosnost programa NEO še višja, če bi se ti stroški izključili iz ocene donosnosti. Poleg tega je menil, da bi bilo treba pri izvajanju preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu upoštevati tudi stroške, povezane z nalogami s področja javne politike, in stroške, povezane s preteklimi naložbami.

- (140) EasyJet je navedel še, da so bile znižane stopnje v okviru programa NEO dostopne vsem letalskim prevoznikom, ki so delovali na letališču. Posamezne pogodbe med letalskim prevoznikom EasyJet in letališčem niso presegale področja uporabe programa NEO.

5.2.3 GERMANWINGS

- (141) Germanwings je pojasnil, da so njegove končne pristojbine, vključno s pristojbinami na odhajajočega potnika in pristojbinami za storitve zemeljske oskrbe, znašale povprečno med [...] in [...] EUR na odhajajočega potnika.
- (142) Poleg tega je Germanwings izjavil, da bi bile pristojbine, ki se plačujejo na nizkocenovnih letališčih, upoštevni trg za primerjavo pristojbin. Nadalje je pojasnil, da se pristojbine na letališču Dortmund ne bi razlikovale od pristojbin na letališčih Gradec ali Maastricht.
- (143) Germanwings je še izjavil, da bi moral udeleženec v tržnem gospodarstvu prav tako sprejeti izgube vsaj v prvih letih novega projekta.

5.2.4 WIZZ AIR

- (144) Wizz Air je navedel, da je program NEO skladen z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in da ne pomeni državne pomoči. Zlasti se je strinjal, da je bil program NEO gospodarnejši kot zaprtje letališča. Po njegovem mnenju bi morala Komisija v zvezi z zaprtjem letališča upoštevati visoke stroške zaprtja, ki bi jih imelo mesto Dortmund.
- (145) Wizz Air je trdil, da je treba tržno skladnost letaliških pristojbin primerjati s pristojbinami, ki jih plačujejo nizkocenovni letalski prevozniki na različnih evropskih regionalnih letališčih, ker nizkocenovni letalski prevoznik ne izbere svojih destinacij na podlagi „enega gravitacijskega območja“, temveč po vsej Evropi.
- (146) Wizz Air je nazadnje menil, da je bil njegov dogovor z družbo FD prav tako trgu primerno ravnanje, ker je dodatno donosen za letališče. Taka ocena bi morala obravnavati mrežne učinke.
- (147) Wizz Air je v podkrepitev svoje trditve o tržni skladnosti predložil študijo družbe Oxera.
- (148) Družba Oxera je najprej primerjala pristojbine, ki jih je Wizz Air plačal na letališču Dortmund, s pristojbinami, plačanimi na letališčih Doncaster, Liverpool, Memmingen, Prestwick in Stockholm-Skavsta. Ta letališča so domnevno podobna letališču Dortmund glede obsega prometa, vrste prometa na letališču in gravitacijskega območja. Po navedbah družbe Oxera so ta letališča v zasebni lasti. Prejela so javno financiranje, ki pa je bilo razmeroma majhno v primerjavi z njihovim celotnim osnovnim premoženjem.
- (149) Družba Oxera je navedla, da so pristojbine, ki jih plačuje Wizz Air na letališču Dortmund, povprečno precej višje od tistih, ki jih plačuje na letališčih, uporabljenih za primerjavo, če se upošteva državna pristojbina za varnost. Nadalje je navedla, da so pristojbine (brez pristojbine za varnost), ki jih plačuje Wizz Air, primerljive z ravnmi letaliških pristojbin, ki se plačujejo na letališčih, uporabljenih za primerjavo. Zato je sklenila, da je Wizz Air na letališču Dortmund plačeval tržno ceno in da je dogovor med letališčem in letalskim prevoznikom skladen z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (150) Nadalje je družba Oxera opravila analizo dodatne donosnosti prispevka letalskega prevoznika Wizz Air k donosnosti družbe FD v letih od 2009 do 2014. Predstavila je način izračuna dodatnih stroškov in prihodkov, ki se razlikuje od načina, ki ga je predstavila Nemčija. V analizo je vključila dodatne prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti ter dodatne stroške na potnika.
- (151) Družba Oxera je upoštevala prihodke iz letalskih dejavnosti, ki izhajajo iz letaliških pristojbin brez zadevnih popustov na podlagi naslednjih pogodb, sklenjenih med letalskim prevoznikom Wizz Air in družbo FD:
- (a) pogodba o letaliških storitvah, sklenjena med družbo FD in letalskim prevoznikom Wizz Air, z dne 1. julija 2009: v njej so navedene letališke storitve, ki jih plačuje Wizz Air. Pristojbine so vključevale [...] pristojbine na odhajajočega potnika, pristojbino za [...] na odhajajočega potnika ([...] pristojbine), [...] pristojbine na odhajajočega potnika, [...] na odhajajočega potnika in [...] pristojbine na odhajajočega potnika;

- (b) standardni sporazum o zemeljski oskrbi z dne 1. julija 2009: v njem so določene pristojbina za oskrbo (ki je že vključena v pogodbo o letaliških storitvah) in storitve zemeljske oskrbe;
 - (c) spremni dopis za letališke pristojbine in pristojbine za storitve zemeljske oskrbe z dne 1. julija 2009: v njem so navedene [...] pristojbine na odhajajočega potnika; [...];
 - (d) pogodba o dodatnih letih in podpori za trženje z dne 10. decembra 2009: družba FD in Wizz Air sta se dogovorila, da FD s prispevkom za trženje sofinancira dodatne lete;
 - (e) spremni dopis za zimsko denarno podporo z dne 1. julija 2010: zadeva denarno podporo letalskemu prevozniku Wizz Air na podlagi [...] odstotnega letnega povečanja števila potnikov v zimski sezoni 2010;
 - (f) sistem spodbud za razvoj potniškega prometa (seznam 6) z dne 1. oktobra 2010: določen je popust za vsakega potnika med 1. oktobrom 2010 in 30. septembrom 2011, ki presega število odhajajočih potnikov [...], in povečanje [...] pristojbine v istem obdobju;
 - (g) spremni dopis za letališke pristojbine z dne 6. junija 2011: navedeno je, da družba FD letalskemu prevozniku Wizz Air plača razliko med [...]. Sistem spodbud iz točke (f) je prenehal 31. maja 2011;
 - (h) sprememba pogodbe o letaliških storitvah z dne 1. oktobra 2011: spremenjene so nekatere pristojbine, vendar to ne vpliva na zgoraj opredeljeno pavšalno pristojbino.
- (152) Družba Oxera je ocenila prihodke iz neletalskih dejavnosti (na primer v zvezi s parkirninami, najemom avtomobilov in drugimi najemi, povezanimi s prenovo) na podlagi poslovnega načrta, ki ga je predložila družba FD.
- (153) Družba Oxera je na podlagi poslovnega načrta družbe FD v analizo vključila dodatne stroške trženja, spodbude in denarne podpore, ki izhajajo iz pogodb, naštetih v točkah od (a) do (h) uvodne izjave 151. Poleg tega je vključila oceno dodatnih stroškov, vsebovanih v poslovnem načrtu letališča, kot so stroški zaposlenih, materiala in drugi stroški poslovanja, ki niso značilni za letalski prevoznik Wizz Air.
- (154) Družba Oxera je navedla, da je bila za oceno splošnih stroškov, ki presegajo pogodbo, opravljena regresijska analiza. Trdila je, da bi bilo na tej podlagi mogoče določiti, kateri del stroškov je fiksni in kateri se spreminja glede na obseg potniškega prometa. Ocenila je, da se naslednji stroški spreminjajo glede na število potnikov:
- (a) stroški zaposlenih se z vsakim dodatnim odhajajočim potnikom povečajo za približno [...] EUR;
 - (b) stroški materiala se z vsakim dodatnim odhajajočim potnikom povečajo za približno [...] EUR;
 - (c) drugi stroški poslovanja ⁽²⁶⁾ se z vsakim dodatnim odhajajočim potnikom povečajo za približno [...] EUR.
- (155) To so povprečni stroški za celotno letališče in vse letalske prevoznike ter jih je družba Oxera pozneje pripisala letalskemu prevozniku Wizz Air na podlagi njegovega deleža odhajajočih potnikov.
- (156) Družba Oxera je nadalje ocenila dodatne stroške naložb na podlagi programa naložb za obdobje 2009–2019 ter dejanskih naložb v obdobju 2004–2008, ko je letalski prevoznik Wizz Air tudi deloval na letališču Dortmund. Naložbe pred prihodom letalskega prevoznika Wizz Air na letališče so se štele za nepovratne stroške in zato ne presegajo pogodbe. Po navedbah družbe Oxera stroškov naložbe ni mogoče pripisati strankam v letu naložb, temveč jih je treba razporediti skozi življenjsko dobo naložbe. Zato je družba Oxera upoštevala letne stroške amortizacije in stroške financiranja zadevne naložbe. Celotni letni stroški novih naložb so bili dodeljeni glede na delež potnikov letalskega prevoznika Wizz Air v zmogljivosti letališča, ki po navedbah družbe FD znaša 2,5 milijona potnikov. Po mnenju družbe Oxera je to zelo konzervativna ocena, saj vse načrtovane naložbe niso bile povečane zaradi navzočnosti letalskega prevoznika Wizz Air, na primer podaljšanje vzletno-pristajalne steze, ki je bilo prvotno načrtovano za leto 2014.

⁽²⁶⁾ Ti vključujejo stroške, kot so zemljiški davek, stroški najema, zavarovalni stroški, stroški vzdrževanja in stroški vozil.

Preglednica 22

Pričakovani dodatni prihodki in stroški zaradi navzočnosti letalskega prevoznika Wizz Air (v milijonih EUR)

	2009 ^a	2010	2011	2012	2013	2014 ^a
Prihodki iz letalskih dejavnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dodatni stroški poslovanja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dodatni stroški naložb	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Enkratna podpora za trženje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dodaten prispevek k donosnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Vir: Oxera na podlagi podatkov, ki jih je predložila družba FD.

Opomba: Številke za leti 2009 in 2014 so sorazmerne s trajanjem pogodb.

- (157) Družba Oxera je izračunala dodatni prispevek zaradi navzočnosti letalskega prevoznika Wizz Air kot razliko med dodatnimi prihodki in dodatnimi stroški. Nazadnje je sklenila, da so pogodbe, sklenjene med letalskim prevoznikom Wizz Air in družbo FD, ter program NEO s predhodnega vidika prispevali k donosnosti letališča.
- (158) Družba Oxera je navedla, da je bila v obdobju trajanja pogodb (2009–2014) dosežena pozitivna ocenjena neto sedanja vrednost približno [300 000–400 000] EUR, zato bi bil zasebni vlagatelj pripravljen skleniti podobne pogodbe z letalskim prevoznikom Wizz Air.

5.2.5 OKROŽJE PADERBORN

- (159) Okrožje Paderborn, ki je lastnik letališča Paderborn, je navedlo, da možnost iz smernic za letalski sektor iz leta 2014, da se letališčem, ki poslujejo z izgubo, še deset let zagotavlja dodatna pomoč za tekoče poslovanje, tem letališčem daje neupravičeno prednost v primerjavi z donosnimi letališči.

5.2.6 ZASEBNIKI

- (160) Več zasebnikov je poslalo pripombe v okviru postopka in navedlo, da javno financiranje, odobreno letališču, pomeni državno pomoč in da se program NEO ni izvajal po tržnih pogojih.

6. PRIPOMBE NEMČIJE GLEDE PRIPOMB TRETJIH OSEB

6.1 SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA IZ LETA 2007

- (161) Nemčija je v stališčih do pripomb tretjih oseb menila, da njihove izjave v večini primerov podpirajo njeno mnenje, in je zato poudarila, da se pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 ne more opredeliti kot državna pomoč. Še enkrat je poudarila, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 primerljiva z nepovratnimi sredstvi za pretekle naložbe v infrastrukturo in je bila vsekakor združljiva s skupnim trgov. To so podprli družba FD, Verkehrsverband Westfalen e.V., IHK Dortmund, družba DSW21 in mesto Dortmund.

- (162) Nemčija je tako kot družba FD navedla, da če Komisija sklene, da je treba pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 1991, sklenjeno med družbama DSW21 in FD, šteti za nezakonito državno pomoč, se lahko oceni samo na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005 od datuma njihovega začetka uporabe. Nadalje je poudarila, da je treba financiranje, ki ga je zagotovila družba DSW21, obravnavati kot financiranje storitve splošnega gospodarskega pomena, za katero Komisija državam članicam običajno prepusti široko polje proste presoje. Trdila je, da je za mesto Dortmund ceneje financirati naložbe na letališču na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 kot prek neposrednih nepovratnih sredstev, saj so bile skupne izgube med letoma 1998 in 2008 nižje, kot bi bile amortizacija in obresti. Nemčija je tako kot Verkehrsverband Westfalen e.V. in družba DSW21 navedla, da bi bilo zaprtje celo manj stroškovno učinkovito, ker je bila družba FD vsaj sposobna plačati del svojih stalnih stroškov in je imela pozitivne napovedi za prihodnost glede povečevanja števila potnikov. Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi ravnal enako kot mesto in družba DSW21 ter bi vlagal vsaj omejeno obdobje. Nemčija se je s tretjimi osebami zlasti strinjala glede dejstva, da imajo letališča dolgo ekonomsko življenjsko dobo in da je obdobje izgub sprejemljivo.
- (163) Nadalje je trdila, da je bil program NERES na voljo vsem letalskim prevoznikom na podlagi objektivnih meril. Kot so potrdile tretje osebe, so WizzAir, GermanWings, Sterling, AirBerlin in EasyJet izpolnjevali ta merila. Kot so navedli Nemčija, EasyJet in družba FD, se je zaradi programa NERES pričakovalo povečanje števila potnikov in donosov.
- (164) Nemčija se je v zvezi s pripombami IHK in Verkehrsverband Westfalen e.V., ki sta navedla, da program NERES ni vplival na konkurenco in notranji trg, strinjala in navedla, da na bližnjih letališčih Münster/Osnabrück, Paderborn, Köln-Bonn in Düsseldorf nizkocenovni letalski prevozniki niso delovali.
- (165) Pojasnila je, da je bil program NERES uveden po širitvi letališča Dortmund kot odziv na zmanjšanje števila potnikov po 11. septembru 2001, da bi se povečala uporaba premalo izkoriščenih zmogljivosti letališča.
- (166) Nemčija je navedla, da se ne strinja z ugotovitvami letalskega prevoznika Air France in Združenja evropskih letalskih prevoznikov, ker očitno niso dokazane ali utemeljene.
- (167) Navedla je, da bi se lahko smernice za letalski sektor iz leta 2005 uporabljale šele od 1. junija 2007. Po njenem mnenju je bil program NERES združljiv s skupnim trgov, če je bilo treba uporabiti smernice za letalski sektor iz leta 2005.

6.2 SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA IZ LETA 2012

- (168) Nemčija se je na splošno strinjala s pripombami, ki so jih predložili EasyJet, Germanwings, Wizz Air, DSW21 in FD. Trdila je, da so bili program NEO ter vsaka posamezna pogodba, sklenjena z letalskimi prevozniki, ki so uporabljali letališče, nediskriminacijski, ker so veljali za vsakega letalskega prevoznika, ki je želel delovati na letališču.
- (169) Strinjala se je tudi, da je bil program NEO skladen z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in da so različni scenariji pokazali, da bi povišanje pristojbin nad ravno programa NEO povzročilo zmanjšanje števila potnikov in zaradi stalnih stroškov letališča tudi višje izgube. Navedla je, da bi zasebni vlagatelj neko obdobje sprejel izgube. Po njenem mnenju je v zvezi s tem ključen predhodni vidik, saj je bil s predhodnega vidika program NEO najboljša gospodarska možnost. Jasno je navedla, da je program NEO temeljil na poslovnem načrtu.
- (170) Nemčija se je nadalje strinjala, da je upoštevni trg za ugotovitev obstoja učinka na konkurenco širši od sistema letalskih povezav med dvema točkama in da primerljiva konkurenčna letališča ne bi smela biti manj kot 100 km oddaljena od letališča Dortmund. Pozdravila je sklepe primerjalne študije o pristojbinah na drugih letališčih, ki jih je pripravila družba Oxera in jih je predložil letalski prevoznik Wizz Air.
- (171) Nemčija je zavrnila ugotovitve zasebnikov, ki so se po njenem mnenju delno opirali na netočna dejstva. Pojasnila je, da se letno nadomestilo za izgube ne more samodejno šteti za pomoč, ker v nasprotju s predpostavkami zasebnikov rezultati poslovanja vključujejo tudi stroške, ki spadajo na področje javne politike, podpora za trženje pa je bila del pristojbin.

7. OCENA

- (172) 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“.
- (173) Da bi bil ukrep opredeljen kot državna pomoč v smislu te določbe, morajo biti izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji:
- (a) ukrep mora biti financiran iz državnih sredstev in pripisljiv državi;
 - (b) upravičencu mora dati gospodarsko prednost;
 - (c) prednost mora biti selektivna in
 - (d) ukrep mora izkrivljati konkurenco ali ustvarjati možnost izkrivljanja konkurence.

7.1 UKREP 1 – UPORABA PRAVIL O DRŽAVNI POMOČI ZA 100-ODSTOTNA DRŽAVNA POROŠTVA ZA DRUŽBO FD

- (174) Komisija opozarja, da ukrep pomoči pomeni obstoječo pomoč v skladu s členom 1(b)(v) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ⁽²⁷⁾, če je mogoče ugotoviti, da takrat, ko se je začel izvajati, ni bil državna pomoč, pozneje pa je postal pomoč zaradi razvoja skupnega trga in ne da bi ga država članica spremenila.
- (175) Nemčija trdi, da 100-odstotna državna poroštva, dodeljena letališču Dortmund, pomenijo – če pomenijo pomoč – obstoječo pomoč v skladu s členom 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999, ker so bila sklenjena, ko se javno financiranje letališč še ni štelo za državno pomoč, in od takrat niso bila spremenjena.
- (176) Do nedavna 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 prej obravnavala kot splošni ukrep gospodarske politike, za katerega ni mogoče uporabljati pravil o državni pomoči iz Pogodbe.
- (177) Vendar so se razmere spremenile. 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 ⁽²⁸⁾. Zato od sprejetja 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.
- (178) Splošno sodišče je v sodbi *Letališče Leipzig-Halle* potrdilo, da ni mogoče vnaprej izključiti uporabe pravil o državni pomoči za letališča, saj sta upravljanje letališča in gradnja letališke infrastrukture gospodarska dejavnost ⁽²⁹⁾. 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 ⁽³⁰⁾.

⁽²⁷⁾ 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).

⁽²⁸⁾ Zadeva T-128/89, *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.

⁽²⁹⁾ Zadeva T-455/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* in *Mitteldeutsche Flughafen AG* proti Komisiji, ZODL 2011, str. I-00000, zlasti točki 105 in 106.

⁽³⁰⁾ Glej zlasti Odločbo Komisije z dne 17. junija 2008 v zadevi C-29/08, *Letališče Frankfurt-Hahn* – Domnevna 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* – Domnevna državna pomoč letališču in družbi Ryanair, UL C 248, 17.8.2012, str. 1.

- (179) Komisija glede na uvodne izjave 176–178 meni, da so lahko javni organi pred sodbo Sodišča v zadevi Aéroports de Paris upravičeno menili, da ukrepi financiranja, ki so bili dokončno sprejeti pred sodbo Aéroports de Paris, ne pomenijo državne pomoči in jih zato ni treba priglasiti Komisiji. Komisija torej na podlagi pravil o državni pomoči ne more več dvomiti o posameznih ukrepih financiranja, ki niso bili odobreni na podlagi sheme pomoči ⁽³¹⁾ in so bili dokončno sprejeti pred sodbo Aéroports de Paris.
- (180) Komisija mora torej oceniti, prvič, ali so bila 100-odstotna državna poroštva uvedena pred sodbo Aéroports de Paris (12. decembra 2000) in, drugič, ali je bil ukrep od takrat spremenjen. Tretjič, oceniti mora tudi, ali se zadevni ukrepi štejejo za „individualno pomoč“ v skladu s členom Article 1(e) Uredbe (ES) št. 659/1999 ali za „shema pomoči“ v skladu s členom 1(d) Uredbe (ES) št. 659/1999. Komisija lahko le v zvezi s slednjim predlaga ustrezne ukrepe v skladu s členom 108(1) Pogodbe in členom 17 Uredbe (ES) št. 659/1999.
- (181) Komisija v zvezi z zadevnimi 100-odstotnimi državnimi poroštvi, izdanimi leta 1987 in do leta 2000 (glej preglednico 13), ugotavlja, da so bili nepreklicno dodeljeni pred sodbo Aéroports de Paris.
- (182) Kot je Nemčija pojasnila med formalno preiskavo, 100-odstotna državna poroštva od takrat niso bila spremenjena, vendar so se do zdaj iztekla. Poleg tega so bila 100-odstotna državna poroštva časovno in po obsegu omejena. Njihov namen je bil zavarovanje konkretnih posojil za financiranje posebnih naložb v letališko infrastrukturo na letališču Dortmund. Zato se morajo šteti kot individualni ukrepi.
- (183) Ko so bila ta poroštva, ki so bila konec leta 2008 vredna 74,182 milijona EUR, nepreklicno dodeljena, Komisija torej financiranja letališč ni štela za državno pomoč. Tudi če bi pomenila državno pomoč, bi to bila individualna obstoječa pomoč, o kateri zdaj ni mogoče dvomiti. Glede na navedeno ni treba nadalje preiskovati, ali so 100-odstotna državna poroštva pomenila pomoč.

7.2 UKREP 2 – NARAVA POMOČI PRI POGODBI O PRENOSU DOBIČKA IN IZGUBE IZ LETA 1991

7.2.1 GOSPODARSKA DEJAVNOST IN POJEM PODJETJE

- (184) V skladu z ustaljeno sodno prakso mora Komisija najprej ugotoviti, ali je družba FD 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. Vsaka dejavnost ponudbe blaga ali storitev na določenem trgu je gospodarska dejavnost.
- (185) Sodišče je v sodbi letališče Leipzig/Halle potrdilo, da upravljanje letališča za komercialne namene in gradnja letališke infrastrukture pomenita gospodarsko dejavnost. 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.

Pojem podjetje

- (186) Družba FD se ukvarja z gradnjo, vzdrževanjem in upravljanjem letališča Dortmund. Zagotavlja letališke storitve in uporabnikom zaračunava za uporabo letališke infrastrukture, s čimer infrastrukturo izkorišča v komercialne namene. Glede na premisleke v uvodnih izjavah 184 in 185 je zato treba ugotoviti, da je družba FD od datuma sodbe Aéroports de Paris (tj. 12. decembra 2000) opravljala gospodarsko dejavnost in pomenila podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe.

⁽³¹⁾ 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“.

- (187) Komisija torej ne bo več dvomila o nadomestilu za stroške vlaganja v projekte naložb v infrastrukturo, o katerih je bilo nepreklicno odločeno pred 12. decembrom 2000.
- (188) V zadevnem primeru je Nemčija predložila podatke iz preglednice 23 o stroških kapitala, povezanih z naložbami, o katerih je bilo nepreklicno odločeno pred sodbo *Aéroports de Paris* (AdP), in drugih stroških naložb v letih 2000–2012.

Preglednica 23

Stroški investicijskega vzdrževanja za naložbe v infrastrukturo, o katerih je bilo odločeno pred sodbo *Aéroports de Paris* (v tisoč EUR)

Leto	Amortizacija za naložbe pred AdP	Druge amortizacije	Skupaj amortizacije 1 + 2	Obresti za naložbe pred AdP	Druge obresti	Skupaj obresti 4 + 5	Stroški investicijskega vzdrževanja za naložbe pred AdP 1 + 4
2007	9 430	2 066	11 496	4 513	10	4 523	13 943
2008	8 947	2 957	11 904	4 009	4	4 013	12 956
2009	8 097	2 169	10 266	3 750	439	4 189	11 847
2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (189) Komisija zato ugotavlja, da nima pravice preučiti prenose izgub, s katerimi so se krili zneski, navedeni v stolpcu 7 preglednice 23, in dvomiti o njih.

Področje javne politike

- (190) Čeprav je treba družbo FD šteti za podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe, je treba spomniti, da niso nujno vse dejavnosti lastnika in upravljavca letališča gospodarske ⁽³²⁾.
- (191) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 in sodno prakso Sodišča ⁽³³⁾ dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju uradnih pooblastil, ki jih ima kot javni organ, niso gospodarske in ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči. Take dejavnosti vključujejo na primer varnost, kontrolo zračnega prometa, dejavnosti policije in carino. Financiranje mora biti strogo omejeno na nadomestilo za stroške, ki nastanejo zaradi teh dejavnosti, in se ne sme uporabiti za financiranje drugih gospodarskih dejavnosti ⁽³⁴⁾.
- (192) Zato financiranje dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike, ali infrastrukture, ki je neposredno povezana z navedenimi dejavnostmi, na splošno ne pomeni državne pomoči ⁽³⁵⁾. 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 ⁽³⁶⁾.

⁽³²⁾ Točka 34 smernic za letalski sektor iz leta 2014, zadeva C-364/92, SAT Fluggesellschaft proti Eurocontrol, Recueil 1994, str. I-43.

⁽³³⁾ Točka 35 smernic za letalski sektor iz leta 2014 in Odločba Komisije N 309/2002 z dne 19. marca 2003, Letalska varnost – nadomestilo stroškov po napadih 11. septembra 2001.

⁽³⁴⁾ Zadeva C-343/95, *Calí & 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.

⁽³⁵⁾ Točka 36 smernic za letalski sektor iz leta 2014; Odločba Komisije N 309/2002 z dne 19. marca 2003.

⁽³⁶⁾ Točka 36 smernic za letalski sektor iz leta 2014; zadevi C-364/92, SAT/Eurocontrol, Recueil 1994, str. I-43, točka 30, in C-113/07 P, *Selex Sistemi Integrati* proti Komisiji, ZOdl. 2009, str. I-2207, točka 71.

- (193) 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 ⁽³⁷⁾. 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 letalske družbe kriti stroške zagotavljanja nekaterih dejavnosti, ki bi lahko bile same po sebi negospodarske, vendar so neločljivo povezane z izvajanjem njihovih gospodarskih dejavnosti.
- (194) Mnenje Nemčije o obsegu področja javne politike se je med postopkom spremenilo. Enkrat je v področje javne politike vključila tudi stroške, povezane s plačami javnih uslužbencev, ki delajo za letališče. Čeprav se lahko dodatni stroški javnih uslužbencev, zaposlenih v na novo liberaliziranem sektorju, štejejo za nepovratne stroške liberalizacije, za letališča v Nemčiji ni zakonske obveznosti, da morajo zaposlovati take uslužbence. Ta postavka zato ne pomeni stroškov, ki spadajo na področje javne politike.
- (195) Nemčija je nadalje navedla, da je treba za stroške, ki izhajajo iz naslednjih dejavnosti, bodisi kot naložbe bodisi kot stroški poslovanja, šteti, da spadajo na področje javne politike: ukrepi za varnost letališča v skladu s členom 8 *Luftsicherheitsgesetz* (zakon o varnosti v zračnem prometu), ukrepi za zagotavljanje operativne varnosti, ukrepi za kontrolo zračnega prometa in varnost v zračnem prometu v skladu s členom 27c(2) *Luftverkehrsgesetz*, meteorološke storitve ter gasilska služba.
- (196) Komisija meni, da je mogoče za ukrepe v skladu s členom 8 *Luftsicherheitsgesetz*, ukrepe v skladu s členom 27c(2) *Luftverkehrsgesetz* (vključno z meteorološkimi storitvami) in gasilsko službo načeloma v skladu s spodnjo analizo šteti, da pomenijo dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike.
- (197) Vendar Komisija v zvezi z ukrepi, ki se nanašajo samo na operativno varnost, meni, da je zagotovitev varnega delovanja na letališču običajen del gospodarske dejavnosti upravljanja letališča ⁽³⁸⁾. Na podlagi podrobnejšega pregleda določenih dejavnosti in stroškov je ugotovila, da ukrepi, katerih namen je zagotoviti varnost delovanja na letališču, ne pomenijo dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike. Vsako podjetje, ki želi upravljati letališče, mora zagotoviti varnost objektov, kot so vzletno-pristajalna steza in letališke ploščadi.
- (198) Kar zadeva pravni okvir, je Nemčija navedla, da glede gasilske službe ni pravnih pravil, na podlagi katerih bi te stroške nujno moral nositi upravljavec letališča. Poleg tega Komisija ugotavlja, da je povračilo stroškov gasilske službe v deželni pristojnosti in da jih običajno povrnejo ustrezni regionalni organi. Povrnitev teh stroškov je omejena na obseg, ki je potreben za kritje teh stroškov.
- (199) Kar zadeva kontrolo zračnega prometa in meteorološke storitve, Komisija ugotavlja, da člen 27d in 27f *Luftverkehrsgesetz* določa, da stroške v zvezi z ukrepi iz člena 27c *Luftverkehrsgesetz* za več določenih letališč krije država. Čeprav Komisiji v obravnavanem primeru ni treba odločati o tem, ali se lahko z navedeno določbo dodeli prednost letališčem, ki imajo korist od državnega financiranja v skladu s členom 27d in 27f *Luftverkehrsgesetz*, je jasno, da je v zakonu predvideno, da morajo vsa druga letališča sama nositi zadevne stroške. Glede na to je treba stroške, povezane s kontrolo zračnega prometa in meteorološkimi storitvami, obravnavati kot običajne stroške poslovanja vsaj za letališča, ki niso zajeta v členu 27d in 27f *Luftverkehrsgesetz*.
- (200) *Luftverkehrsgesetz*. V zvezi z ukrepi na podlagi člena 8 *Luftsicherheitsgesetz* se zdi, da lahko po mnenju Nemčije vse stroške, povezane z ukrepi iz navedenega zakona, krijejo ustrezni javni organi. Vendar Komisija ugotavlja, da se lahko v skladu s členom 8(3) *Luftsicherheitsgesetz* povrnejo samo stroški, povezani z zagotavljanjem in

⁽³⁷⁾ Točka 37 smernic za letalski sektor iz leta 2014; zadeva C-172/03, Wolfgang Heiser proti Finanzamt Innsbruck, ZOdl. 2005, str. I-01627, točka 36 in navedena sodna praksa.

⁽³⁸⁾ Sklep Komisije z dne 20. februarja 2014 o državni pomoči SA.35847 (2012/N) – Češka republika – Letališče Ostrava, še neobjavljen v UL, uvodna izjava 16.

vzdrževanjem prostorov in površin, potrebnih za izvajanje ukrepov, naštetih v navedenem zakonu. Vse druge stroške mora kriti upravljavec letališča. Če je bila torej družba FD z javnim financiranjem, ki ji je bilo odobreno, razbremenjena stroškov, ki jih je morala nositi na podlagi člena 8(3) *Luftsicherheitsgesetz*, navedeno javno financiranje ni izvzeto iz pregleda na podlagi pravil Unije o državni pomoči.

Sklepne ugotovitve o področju javne politike

- (201) Glede na navedene preudarke Komisija meni, da je treba izpeljati natančnejše sklepe v zvezi s stroški naložb in stroški poslovanja, ki naj bi spadali na področje javne politike.
- (202) Kar zadeva stroške naložb in stroške poslovanja, povezane z gasilsko službo, Komisija priznava, da je mogoče te stroške opredeliti kot stroške, ki spadajo na področje javne politike, kolikor je njihovo povračilo strogo omejeno na to, kar je potrebno za opravljanje teh dejavnosti.
- (203) Kar zadeva naložbe in stroške poslovanja, povezane z ukrepi, sprejetimi na podlagi člena 8 *Luftsicherheitsgesetz*, Komisija meni, da je mogoče kot stroške, ki spadajo na področje javne politike, opredeliti samo tiste stroške, za katere je upravljavec letališča upravičen do povračila na podlagi člena 8(3) *Luftsicherheitsgesetz*.
- (204) Glede na ukrepe kontrole zračnega prometa in varnosti v zračnem prometu v skladu s členom 27c(2) *Luftverkehrsgesetz* in ob upoštevanju, da letališče Dortmund ni eno od letališč, za katero je zvezna vlada priznala ustrezno potrebo v skladu s členom 27d(1) in členom 27f(1) navedenega zakona, Komisija ugotavlja, da se stroški poslovanja, povezani z ukrepi kontrole zračnega prometa in varnosti v zračnem prometu ter meteorološkimi storitvami, ne morejo šteti za stroške, ki spadajo na področje javne politike.
- (205) Vsekakor je bilo ne glede na pravno opredelitev teh stroškov kot stroškov, ki spadajo na področje javne politike ali ne, dokazano, da jih mora na podlagi veljavnega pravnega okvira nositi upravljavec letališča. Če bi torej navedene stroške plačala država, bi bil upravljavec letališča razbremenjen stroškov, ki bi jih običajno moral nositi.
- (206) Poleg tega stroškov poslovanja, povezanih z zagotavljanjem operativne varnosti letališča, ni mogoče opredeliti kot stroške, ki spadajo na področje javne politike.
- (207) Naložb, povezanih z zagotavljanjem operativne varnosti letališča, prav tako ni mogoče opredeliti kot stroške, ki spadajo na področje javne politike. Komisija ugotavlja, da izboljšanje operativne varnosti letališča ustreza običajnim stroškom gospodarske dejavnosti, ki se ne morejo šteti za stroške, ki spadajo na področje javne politike ⁽³⁹⁾. To zlasti pomeni, da naložb v osvetlitev in označitev vzletno-pristajalne steze itd. ni mogoče opredeliti kot naložbe, ki spadajo na področje javne politike.

7.2.2 DRŽAVNA SREDSTVA IN PRIPISLJIVOST DRŽAVI

- (208) Državna pomoč je lahko vsaka prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ⁽⁴⁰⁾. Za namene uporabe člena 107 Pogodbe so sredstva lokalnih organov državna sredstva ⁽⁴¹⁾.
- (209) Pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 v korist družbe FD je sklenila družba DSW21. DSW21 je holding družb za javne storitve in podjetij, ki upravljajo infrastrukturo mesta Dortmund. V celoti je v lasti mesta Dortmund. Zato je brez dvoma javno podjetje v skladu s členom 2(b) Direktive Komisije 2006/111/ES ⁽⁴²⁾. Pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 je bila del odločitve mesta Dortmund, da prenese družbo FD iz neposrednega lastništva mesta v holdinško strukturo družbe DSW21. To odločitev je sprejelo in izvedlo mesto Dortmund.
- (210) Zato je pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 mogoče pripisati državi in vključuje državna sredstva.

⁽³⁹⁾ Glej Sklep Komisije v zadevi SA.35847 (2012/N) – Češka republika – Letališče Ostrava, str. 16, še neobjavljen v UL.

⁽⁴⁰⁾ Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji („Stardust Marine“), Recueil 2002, str. I-4397.

⁽⁴¹⁾ Združeni zadevi T-267/08 in T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, ZOdl. 2011, ZOdl. 2011, str. II-1999, točka 108.

⁽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).

7.2.3 GOSPODARSKA PREDNOST

- (211) 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 ⁽⁴³⁾. Pomemben je le učinek ukrepa na podjetje, ne pa vzrok ali cilj posredovanja države ⁽⁴⁴⁾. Prednost pomeni vsako izboljšanje finančnega položaja podjetja zaradi posredovanja države.
- (212) Komisija nadalje opozarja, da „kapital, ki ga država da neposredno ali posredno na voljo podjetju v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim pogojem, ne more veljati za državno pomoč“ ⁽⁴⁵⁾. Da bi Komisija v obravnavanem primeru ugotovila, ali je družba FD zaradi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 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 ⁽⁴⁶⁾.
- (213) 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“ ⁽⁴⁷⁾.
- (214) 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“ ⁽⁴⁸⁾.
- (215) 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“ ⁽⁴⁹⁾.
- (216) Da bi Komisija lahko uporabila načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, se mora postaviti v obdobje, ko je bila sprejeta odločitev o sklenitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 med družbama FD in DWS21. Ocenjeno mora opreti tudi na informacije in domneve, ki so bili na voljo mestu Dortmund ob sprejetju ukrepa.
- (217) Komisija ugotavlja, da je bila po navedbah Nemčije pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 sklenjena kot alternativni način financiranja izgradnje infrastrukture družbe FD. Pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 je ohranila to nalogo do danes. Pozneje je postala tudi orodje za financiranje izgub iz poslovanja, ki jih je imela družba FD. Nemčija ne trdi, da bi se od pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 pričakovalo, da bo zagotovila donose za naložbo ali stroške poslovanja. Finančne napovedi, ki so bile predložene za programa NERES (preglednica 15) in NEO (preglednica 18), prav tako kažejo, da družba DSW21 ni pričakovala, da bo družba FD dosegla donosnost ob upoštevanju vseh stroškov in prihodkov.
- (218) Nadomestilo za izgube družbe DSW21 je družbo FD razbremenilo kritja njenih izgub. Družba DSW21 ni predvidela, da bodo prihodnji prihodki od financiranja izgub letališča odtehtali nastale izgube z ustrezno stopnjo dobička.
- (219) Komisija zato ugotavlja, da letališče pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobilo take gospodarske prednosti.

⁽⁴³⁾ Zadeva C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEL) 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.

⁽⁴⁴⁾ Zadeva 173/73, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1974, str. 709, točka 13.

⁽⁴⁵⁾ Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji („Stardust Marine“), Recueil 2002, str. I-4397, točka 69.

⁽⁴⁶⁾ 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-03871, točka 84.

⁽⁴⁷⁾ Zadeva 40/85, Belgija proti Komisiji, Recueil 1986, str. I-2321.

⁽⁴⁸⁾ Sodba Stardust Marine, točka 71.

⁽⁴⁹⁾ Zadeva C-124/10 P, Evropska komisija proti Électricité de France („EDF“), ZOdl. 2012, še neobjavljena, točka 85.

7.2.4 SELEKTIVNOST

- (220) V skladu s členom 107(1) Pogodbe se ukrep šteje za državno pomoč, kadar daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“.
- (221) Komisija ugotavlja, da je bilo to financiranje stroškov investicijskega vzdrževanja plačano samo družbi FD. Zato je selektivno v smislu člena 107(1) Pogodbe.

7.2.5 IZKRIVLJANJE KONKURENCE IN VPLIV NA TRGOVINO

- (222) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu, je treba ta podjetja obravnavati kot podjetja, na katera vpliva navedena pomoč. V skladu z ustaljeno sodno prakso ⁽⁵⁰⁾ je za to, da ukrep izkrivlja konkurenco, dovolj, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.
- (223) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 184–186, upravljanje letališča pomeni gospodarsko dejavnost, letališča pa medsebojno konkurirajo, da bi pritegnila potnike in letalske prevoznike. Družba FD torej konkurira drugim podjetjem na trgu, odprtem za konkurenco. Gospodarska prednost, ki jo je prejela družba FD, krepi njen položaj v primerjavi s konkurenčnimi podjetji na evropskem trgu ponudnikov letaliških storitev.
- (224) Letališče Dortmund ima trenutno zmogljivost za približno 1,9 milijona potnikov letno. Kot je navedeno v preglednici 1, je od letališča Dortmund do letališč Düsseldorf, Münster/Osnabrück in Paderborn/Lippstadt do ena ura vožnje in manj kot 100 km, do treh drugih letališč pa do dve uri vožnje. Z letališča Dortmund se opravljajo mednarodni leti, med drugim tudi na destinacije, na katere se opravljajo leti z letališč Münster/Osnabrück in Paderborn/Lippstadt (Palma de Mallorca, München in Antalija).
- (225) Glede na ta dejstva je treba šteti, da javno financiranje družbe FD izkrivlja ali bi lahko izkrivljalo konkurenco ter bi lahko vplivalo na trgovino.

7.2.6 OBSTOJEČA POMOČ IN NOVA POMOČ

- (226) Komisija glede na uvodne izjave 176–178 meni, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 nepreklicno podpisana leta 1991, kar je pred sodbo Splošnega sodišča v zadevi Aéroports de Paris, zato so lahko javni organi upravičeno menili, da pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 ne pomeni državne pomoči.
- (227) Nemčija je med formalnim postopkom preiskave pojasnila, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 časovno neomejena in da od takrat ni bila bistveno spremenjena. Komisija ugotavlja, da spremembe pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 1991, opravljene leta 1999 in leta 2008, dejansko niso povzročile sprememb mehanizma za kritje izgub in narave pogodbe.
- (228) Komisija običajno ne more dvomiti o ukrepih individualne pomoči, ki so bili dokončno sprejeti pred sodbo Aéroports de Paris. V obravnavanem primeru pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 krije letne izgube družbe FD v neomejenem obdobju in neomejenem znesku, zato je to shema pomoči v smislu člena 1(d) Uredbe (ES) št. 659/1999.
- (229) Komisija lahko v skladu s členom 108(1) PDEU in členom 17 Uredbe (ES) št. 659/1999 predlaga ustrezne ukrepe za obstoječe sheme pomoči. Poleg tega je v skladu s točko 83 smernic za letalski sektor iz leta 2005 ⁽⁵¹⁾ pozvala države članice, naj svoje obstoječe sheme pomoči, ki se nanašajo na državno pomoč letališčem, najpozneje do 1. junija 2007 uskladijo z navedenimi smernicami. Države članice so bile pozvane, naj pisno potrdijo sprejetje navedenih predlogov. Če država članica ne bi ravnala v skladu s to obveznostjo, obstoječa pomoč postane po datumu, določenem v ustreznih ukrepih, nezakonita pomoč in jo je treba vrniti.

⁽⁵⁰⁾ Zadeva T-214/95, Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-717.

⁽⁵¹⁾ Glej opombo 7.

- (230) Nemčija je sprejetje ustreznih ukrepov potrdila z dopisom z dne 30. maja 2006. Skladno s tem je morala Nemčija zagotoviti, da bo shema pomoči najpozneje do 1. junija 2007 usklajena s smernicami za letalski sektor iz leta 2005. Od navedenega datuma javno financiranje družbe FD v okviru pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 ni več pomenilo obstoječe pomoči.
- (231) Zato bo Komisija omejila oceno na obdobje od 1. junija 2007.

7.2.7 VMESNA SKLEPNA UGOTOVITEV

- (232) Komisija na podlagi razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 184–231, ugotavlja, da prispevki družbe DSW21 k stroškom investicijskega vzdrževanja za naložbe na letališču Dortmund, o katerih je bilo odločeno po sodbi *Aéroports de Paris* in ki so nastali od 1. junija 2007, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

7.2.8 ZAKONITOST POMOČI

- (233) Države članice morajo v skladu s členom 108(3) Pogodbe prijaviti vse načrte za dodelitev ali spremembo pomoči, pri čemer predlaganih ukrepov ne smejo izvesti, dokler v postopku prijavitve ni sprejet dokončen sklep.
- (234) Ker so bili zadevni prispevki dodeljeni brez predhodne odobritve Komisije, Nemčija ni spoštovala prepovedi iz člena 108(3) PDEU.

7.3 UKREP 3 – NARAVA POMOČI PROGRAMA NERES

7.3.1 GOSPODARSKA PREDNOST IN UPORABA NAČELA UDELEŽENCA V TRŽNEM GOSPODARSTVU

- (235) Da bi Komisija ugotovila, ali je družba FD dodelila prednost letalskim prevoznikom, ki so izkoristili program NERES, mora preučiti, ali bi v podobnih okoliščinah letališče, ki deluje pod običajnimi pogoji v tržnem gospodarstvu in ga usmerjajo možnosti dolgoročnejše donosnosti, sklenilo enake ali podobne poslovne sporazume kot družba FD. Obstoj prednosti se običajno lahko izključi, če (a) cena, zaračunana za letališke storitve, ustreza tržni ceni ali (b) je s predhodno analizo mogoče dokazati, da naj bi shema pristojbin po pričakovanjih dodatno prispevala k donosnosti letališča in je del celotne strategije letališča, ki vodi k dolgoročni donosnosti. Poleg tega mora biti infrastruktura letališča odprta za vse letalske prevoznike (to vključuje infrastrukturo, za katero je več verjetnosti, da jo bodo uporabile nekatere kategorije letalskih prevoznikov, kot so nizkocenovni ali čarterski prevozniki).
- (236) V skladu s sodbo *Charleroi*⁽⁵²⁾ mora Komisija pri oceni zadevnih ukrepov upoštevati tudi vse pomembne značilnosti ukrepov in njihovo ozadje. Z drugimi besedami, Komisija mora analizirati predvideni učinek programa NERES na družbo FD ob upoštevanju vseh pomembnih značilnosti zadevnega ukrepa.
- (237) 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“⁽⁵³⁾.
- (238) Komisija se mora za izvedbo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu umestiti v obdobje, ko je bil sprejet program NERES. Oceno mora opreti tudi na informacije in domneve, ki so bile na voljo ob sprejetju programa NERES.

⁽⁵²⁾ Zadeva T-196/04, *Ryanair proti Komisiji* („sodba *Charleroi*“), ZOdl. 2008, str. II-3643, točka 59.

⁽⁵³⁾ Glej opombo 48.

7.3.2 ANALIZA DONOSNOSTI PROGRAMA NERES

- (239) Komisija zdaj meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih letališča sklenejo z letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne donosnosti.
- (240) V zvezi s tem 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 komercialno upravičene, da bi bile skladne s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (241) Komisija meni, da se lahko dogovori, sklenjeni med letalskimi prevozniki in letališčem, štejejo za skladne s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, kadar s predhodnega vidika dodatno 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.
- (242) Da se oceni, ali je dogovor, ki ga je letališče sklenilo z letalskim prevoznikom, skladen 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 jih ima letališče 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, bi bilo 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 bi smeli upoštevati pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (243) Komisija bo pri oceni dogovorov med letališčem in letalskim prevoznikom upoštevala tudi obseg, v katerem se lahko zadevni dogovori štejejo za del izvajanja splošne strategije letališča, ki naj bi vsaj dolgoročno vodila k donosnosti.
- (244) Do programa NERES so bili upravičeni vsi letalski prevozniki, ki so uporabljali letališče ter so izpolnjevali pogoje glede obsega potnikov in uvedbe novih prog. To ni bil poseben dogovor za letalskega prevoznika ali skupino letalskih prevoznikov. Torej gre za splošno shemo letaliških pristojbin, kot je navedeno v točki 63 smernic za letalski sektor iz leta 2014. Ustrezni stroški in prihodki, ki so povečani zaradi programa NERES, so tisti, za katere je družba FD pričakovala, da jih bo imela zaradi uporabe programa NERES v primerjavi z uporabo druge alternativne sheme pristojbin. Do uvedbe programa NERES se je na splošno uporabljala shema pristojbin iz leta 2000. Zato je imela družba FD ob uvedbi programa NERES na voljo naslednje tri izbire: (i) ohraniti shemo iz leta 2000 z višjimi letališkimi pristojbinami kot splošno shemo, ki se uporablja za vse uporabnike, ali (ii) uvesti program NERES z nižjimi letališkimi pristojbinami, kot so bile določene v shemi iz leta 2000.
- (245) Za družbo FD je zaradi obsežne izgradnje infrastrukture pred letom 2000 značilna visoka stopnja stalnih stroškov, in sicer stalnih stroškov naložb v osnovna sredstva in stroškov poslovanja. Njena visoko razvita infrastruktura zahteva velik delež stroškov poslovanja, ki se ne spreminjajo glede na število letalskih prevoznikov ali potnikov.
- (246) Družba FD je pred sprejetjem odločitve o uporabi programa NERES pripravila finančno napoved in napoved prometa za možnosti s programom NERES in brez njega, pri čemer je uporabila različne sklope predpostavk kot osnovni, najslabši in najugodnejši scenarij. Pri vsakem od scenarijev je morala računati na močno zmanjšanje števila potnikov in uporabe zmogljivosti, če bi se uporabila shema pristojbin iz leta 2000. To bi povzročilo stalne izgube iz poslovanja v celotnem napovedanem obdobju. Učinek povečanja zaradi programa NERES kot splošne sheme letaliških pristojbin je bil primerjan z navedenimi alternativnimi scenariji.
- (247) Družba FD je ocenila pozitivni finančni učinek uvedbe programa NERES. V zvezi s tem je v preglednici 24 povzeta dodatna donosnost zaradi programa NERES. Prikazane so pričakovane razlike glede števila potnikov, stroškov, prihodkov in rezultatov družbe FD v primerjavi z alternativnimi scenariji. Ti rezultati temeljijo prav na uvedbi programa NERES.

Preglednica 24

Dodatna donosnost programa NERES v obdobju 2004–2009 (v tisoč EUR)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Dodatni stroški	2 119	8 916	11 422	16 047	20 031	21 980
Dodatni prihodki	3 254	10 218	12 868	17 345	21 505	23 511
Dodatni dobiček	1 135	1 303	1 446	2 278	4 459	4 451
Neto sedanja vrednost ⁽¹⁾	10,7 milijona EUR					

⁽¹⁾ Nominalna diskontna stopnja je bila v študiji, ki jo je za Komisijo opravila družba ECORYS, ocenjena na 8,4 %.

- (248) Neto sedanja vrednost dodatnih dobičkov programa NERES v obdobju 2004–2009 naj bi po pričakovanjih dosegla 10,7 milijona EUR.
- (249) Iz preglednice 24 je razvidno, da se je od prvega leta uvedbe programa NERES in v celotnem obdobju njegove uporabe pričakovalo, da bo pozitivno prispeval k donosnosti družbe FD. Dodatni prihodki zaradi uvedbe programa NERES naj bi bili vsako leto višji od dodatnih stroškov. Ne glede na osnovni, najslabši in najugodnejši scenarij se je pričakoval pozitiven dodatni prispevek.
- (250) Komisija ugotavlja, da glede na visoke stalne stroške in zelo omejene dodatne stroške v zvezi z zagotavljanjem storitev na podlagi programa NERES te napovedi niso bile občutljive za predpostavke v zvezi s splošnim razvojem prometa.
- (251) Nemčija je predložila tudi naknadne podatke (kot so predstavljeni v preglednicah 25 in 26) v zvezi s stroški in prihodki, za katere meni, da so se povečali zaradi navzočnosti letalskih prevoznikov na letališču Dortmund med letoma 2000 in 2011 (vključno z obdobjem pred uvedbo programa NERES). Kot stroške poslovanja, ki jih je mogoče neposredno pripisati letalskim prevoznikom, je štela samo stroške trženja (kot so predstavljeni v preglednici 25). Po njenem mnenju se ne more nobenemu letalskemu prevozniku, ki je navzoč na letališču, pripisati nobena naložba in s tem tudi nobeni stroški investicijskega vzdrževanja (amortizacija in obresti v zvezi z naložbami).
- (252) Ti podatki (do leta 2004) so bili na voljo, ko je bila sprejeta odločitev o uvedbi programa NERES in vključitvi letalskih prevoznikov v shemo. Zaradi teh dodatnih prihodkov in ker ni bilo dodatnih stroškov, je lahko letališče letalskim prevoznikom ponudilo popuste in druge spodbude, da bi ohranilo ali povečalo število potnikov na letališču. Če prihodki, ki jih ustvarijo letalski prevozniki, krijejo dodatne stroške letališča, vključno s stroški, kot so popusti in spodbude, pozitivno prispevajo k splošni donosnosti letališča.
- (253) Komisija ugotavlja, da so doseženi dodatni prihodki in stroški dejansko omogočili pozitiven prispevek pogodb k donosnosti letališča med izvajanjem programa NERES v obdobju 2004–2009.
- (254) Komisija nadalje ugotavlja, da bi morala pri oceni dogovorov med letališčem in letalskim prevoznikom oceniti tudi obseg, v katerem se lahko obravnavani dogovori štejejo za del izvajanja splošne strategije letališča, ki vsaj dolgoročno vodi k donosnosti. V zvezi s tem mora Komisija upoštevati dejanske dokaze, ki so bili na voljo, in razvoj, ki ga je bilo mogoče razumno pričakovati, ko je bila sprejeta shema pristojbin NERES. Zlasti je treba upoštevati prevladujoče tržne pogoje, predvsem tržne spremembe, ki so jih sprožili liberalizacija trga zračnega prometa, vstop na trg in razvoj nizkocenovnih prevoznikov in drugih prevoznikov, ki ponujajo storitve od točke do točke, spremembe v organizacijski in ekonomski strukturi letališke industrije ter stopnja diverzifikacije in kompleksnosti nalog, ki jih opravljajo letališča, okrepitev konkurence med letalskimi prevozniki in letališči, negotovo gospodarsko okolje zaradi sprememb v prevladujočih tržnih pogojih ali druge negotovosti v gospodarskem okolju.

- (255) Preglednica 15 prikazuje pričakovane rezultate poslovanja (z uporabo EBITDA), ki so del predhodnih napovedanih scenarijev, pripravljenih za odločanje v zvezi s sprejetjem programa NERES. Upoštevana sta umik podjetij s celotnimi storitvami z letališča Dortmund in nadaljnji razvoj nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki so največ prispevali k rasti v tej regiji.
- (256) Iz preglednice 15 je razvidno tudi, da naj bi družba FD tri leta po uvedbi programa NERES ponovno dosegla donosnost na ravni EBITDA.
- (257) Shema naj bi po pričakovanjih od prvega leta dalje prinesla pozitivni dodatni dobiček, čeprav bi privabila manj potnikov, kot je bilo pričakovano. Tudi študija, ki jo je za Komisijo opravila družba ECORYS, je potrdila, da se je razumno pričakovalo, da bi se udeleženec v tržnem gospodarstvu odločil izvesti shemo NERES. Po tej študiji bi bila druga možnost – zaprtje letališča – dražja. Komisija lahko glede na pozitivni prispevek k donosnosti letališča ugotovi tudi, da je bil program NERES uveden na podlagi strategije za dolgoročno doseganje donosnosti. Zato je shema skladna z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (258) Komisija ugotavlja še, da sta bili uporaba letališke infrastrukture in shema pristojbin NERES odprti za vse zainteresirane letalske prevoznike brez neupravičene diskriminacije.

7.3.3 SKLEPNA UGOTOVITEV

- (259) Komisija glede na opravljeni izračun dodatne donosnosti ugotavlja, da je bila uvedba programa NERES v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj je s predhodnega vidika dodatno prispevala k donosnosti letališča. Zlasti so se vsi stroški letališča, izhajajoči iz uvedbe programa NERES, z razumno stopnjo dobička krili s prihodki (iz letalskih in neletalskih dejavnosti), izhajajočimi iz uvedbe navedenega programa. 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 posameznim pogodbam z zadevnimi letalskimi prevozniki. Nadalje se je za program NERES štelo, da je del splošne strategije letališča, ki naj bi vsaj dolgoročno vodila k donosnosti. Ugotovljeno je bilo še, da sta bili letališka infrastruktura in shema pristojbin odprti za vse zainteresirane letalske prevoznike.
- (260) Komisija zato ugotavlja, da s programom NERES letalskim prevoznikom ni dodeljena gospodarska prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobili. Program NERES torej ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

7.4 UKREP 4 – NARAVA POMOČI PROGRAMA NEO

7.4.1 GOSPODARSKA PREDNOST IN UPORABA NAČELA UDELEŽENCA V TRŽNEM GOSPODARSTVU

- (261) Glede na premisleke iz oddelka 7.3.1 mora Komisija za ugotovitev, ali je bila dodeljena prednost letalskim prevoznikom, ki so izkoristili program NEO, preučiti, ali bi v podobnih okoliščinah letališče, ki deluje pod običajnimi pogoji v tržnem gospodarstvu in ga usmerjajo obeti dolgoročneje donosnosti, sklenilo enake ali podobne poslovne sporazume kot družba FD. Komisija zdaj meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih letališča sklenejo z letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne donosnosti.
- (262) Poleg tega mora Komisija v skladu s sodbo Charleroi ⁽⁵⁴⁾ analizirati pričakovani učinek programa NEO na družbo FD ob upoštevanju vseh pomembnih značilnosti zadevnega ukrepa.
- (263) Komisija se mora za izvedbo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu umestiti v obdobje, ko je bil sprejet program NEO. Oceno mora opreti tudi na informacije in domneve, ki so bile na voljo ob sprejetju programa NEO.

⁽⁵⁴⁾ Glej opombo 52.

7.4.2 ANALIZA DONOSNOSTI PROGRAMA NEO

- (264) Komisija v zvezi s predhodno oceno dodatne donosnosti programa NEO meni, da je razlikovanje cen standardna poslovna praksa, če je to v skladu s celotnim ustreznim konkurenčnim pravom in sektorsko zakonodajo. Vendar bi morale biti takšne politike razlikovanja cen komercialno upravičene, da bi bile skladne s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (265) Komisija meni, da se lahko dogovori, sklenjeni med letalskimi prevozniki in letališčem, štejejo za skladne s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, kadar s predhodnega vidika dodatno 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.
- (266) Da se oceni, ali je dogovor, ki ga je letališče sklenilo z letalskim prevoznikom, skladen 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 jih ima letališče 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, bi bilo 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 bi smeli upoštevati pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (267) Komisija bo pri oceni dogovorov med letališčem in letalskim prevoznikom upoštevala tudi obseg, v katerem se lahko zadevni dogovori štejejo za del izvajanja splošne strategije letališča, ki naj bi vsaj dolgoročno vodila k donosnosti.
- (268) Program NEO velja za vse letalske prevoznike, ki uporabljajo letališče. To ni bil poseben dogovor za letalskega prevoznika ali skupino letalskih prevoznikov. To je še poudarjeno z dejstvom, da so lahko letalski prevozniki med izvajanjem programa NEO vstopali na letališče in izstopali z njega, ne da bi se program spremenil. Torej gre za splošno shemo letaliških pristojbin, kot je navedeno v točki 63 smernic za letalski sektor iz leta 2014. Ustrezni dodatni stroški in prihodki zaradi programa NEO so tisti, za katere je družba FD pričakovala, da bodo nastali zaradi uporabe programa NEO v primerjavi z uporabo druge alternativne sheme pristojbin. Ob izteku predhodne sheme NERES bi se začela uporabljati shema iz leta 2000. Zato je imela družba FD ob uvedbi programa NEO na izbiro tri možnosti: (i) uvesti shemo iz leta 2000 z višjimi letališkimi pristojbinami ali (ii) uvesti program NEO z nižjimi letališkimi pristojbinami, kot so bile določene v shemi iz leta 2000, ali (iii) uvesti mešanico teh dveh shem („mešana shema“).
- (269) Za družbo FD je zaradi obsežne izgradnje infrastrukture pred letom 2000 značilna visoka stopnja stalnih stroškov, in sicer stalnih stroškov naložb v osnovna sredstva in stroškov poslovanja. Njena visoko razvita infrastruktura zahteva velik delež stroškov poslovanja, ki se ne spreminjajo glede na število letalskih prevoznikov ali potnikov.
- (270) Družba FD je pred sprejetjem odločitve o uvedbi programa NEO pripravila finančno napoved in napoved prometa za različne možnosti, naštet v uvodni izjavi 268, pri čemer je uporabila različne sklope predpostavk za osnovni, najslabši in najugodnejši scenarij. Pri vsakem od scenarijev je morala računati na močno zmanjšanje števila potnikov in izkoriščenosti zmogljivosti, če bi se uporabila shema pristojbin iz leta 2000 ali mešana shema pristojbin. To bi povzročilo stalne izgube iz poslovanja v celotnem napovedanem obdobju. Dodatni učinek programa NEO kot splošne sheme letaliških pristojbin se je primerjal z navedenimi alternativnimi scenariji.
- (271) Družba FD je ocenila pozitivni finančni učinek uvedbe programa NEO, kot je prikazan v preglednicah 16 in 17. V zvezi s tem so v preglednicah 16 in 17 povzeti rezultati dodatne donosnosti programa NEO. Prikazane so pričakovane razlike glede števila potnikov, stroškov, prihodkov in rezultatov družbe FD v primerjavi z alternativnimi scenariji. Ti rezultati temeljijo posebej na uvedbi programa NEO.

- (272) Iz preglednic 16 in 17 je razvidno, da se je od prvega leta uvedbe programa NEO in v celotnem obdobju njegove uporabe pričakovalo, da bo pozitivno prispeval k donosnosti letališča. Dodatni prihodki zaradi uvedbe programa NEO naj bi bili vsako leto višji od dodatnih stroškov. Ne glede na osnovni, najslabši in najugodnejši scenarij se je pričakoval pozitiven dodatni prispevek.
- (273) Komisija ugotavlja, da glede na visoke stalne stroške in zelo omejene dodatne stroške v zvezi z zagotavljanjem storitev na podlagi programa NEO te napovedi niso bile občutljive za predpostavke v zvezi s splošnim razvojem prometa.
- (274) Nemčija je predložila tudi naknadne podatke (kot so predstavljeni v preglednicah 25 in 26) v zvezi s stroški in prihodki, ki so se po njenem mnenju povišali zaradi posebnih dogovorov z letalskimi prevozniki na letališču Dortmund med letoma 2000 in 2011 (vključno z obdobjem pred uvedbo programa NEO). Kot stroške poslovanja, ki jih je mogoče neposredno pripisati letalskim prevoznikom, je štela samo stroške trženja (kot so predstavljeni v preglednici 25). Po njenem mnenju se ne more nobenemu letalskemu prevozniku, ki je navzoč na letališču, pripisati nobena naložba in s tem tudi nobeni stroški investicijskega vzdrževanja (amortizacija in obresti v zvezi z naložbami).
- (275) Ti podatki (do leta 2008) so bili na voljo, ko je bila sprejeta odločitev o uvedbi programa NEO in sklenitvi posebnih dogovorov z letalskimi prevozniki. Na podlagi teh dodatnih prihodkov bi lahko letališče pričakovalo, da bodo prihodki, ki so jih ustvarili letalski prevozniki, krili povezane dodatne stroške in s tem pozitivno prispevali k splošni donosnosti letališča.
- (276) Komisija ugotavlja, da doseženi dodatni prihodki in stroški dejansko omogočajo pozitivni prispevek pogodb k donosnosti letališča.

Preglednica 25

Stroški, ki jih je mogoče neposredno pripisati letalskim prevoznikom

Leto	Stroški poslovanja, ki jih je mogoče neposredno pripisati letalskemu prevozniku			Stroški investicijskega vzdrževanja, ki jih je mogoče neposredno pripisati letalskemu prevozniku		
	letalski prevoznik A [...]	letalski prevoznik C [...]	letalski prevoznik E [...]	letalski prevoznik A	letalski prevoznik B	letalski prevoznik C
2000	0	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	0	0	0
2002	0	0	0	0	0	0
2003	0	0	0	0	0	0
2004	0	0	0	0	0	0
2005	200	0	0	0	0	0
2006	265	246	0	0	0	0
2007	668	369	597	0	0	0
2008	215	621	0	0	0	0
2009	349	951	233	0	0	0
2010	296	1 119	406	0	0	0
2011	337	962	334	0	0	0

Preglednica 26

Prihodki, ki jih je mogoče neposredno pripisati letalskim prevoznikom

(v tisoč EUR)

Leto	Prihodki iz letalskih dejavnosti na letalskega prevoznika							
	letalski prevoznik A [...]	letalski prevoznik B [...]	letalski prevoznik C [...]	letalski prevoznik D [...]	letalski prevoznik E [...]	letalski prevoznik F [...]	letalski prevoznik G [...]	drugi
2000	—	241	—	5 519	—	—	—	1 844
2001	—	3 732	—	7 540	—	—	122	3 299
2002	—	4 247	—	5 884	—	77	178	3 200
2003	—	7 651	—	2 169	—	105	168	3 120
2004	1 128	3 858	180	1 679	—	176	241	2 423
2005	2 954	1 928	707	558	—	195	202	1 912
2006	3 941	2 057	1 331	623	—	137	259	2 034
2007	3 756	1 882	1 574	502	542	246	265	1 152
2008	2 941	1 968	2 071	134	1 586	353	401	1 300
2009	1 864	2 089	2 801	—	1 272	373	474	561
2010	2 195	2 184	3 505	—	1 664	502	687	933
2011	2 162	1 926	3 629	—	1 408	732	391	1 047

(v tisoč EUR)

Prihodki iz neletalskih dejavnosti na letalskega prevoznika							
letalski prevoznik A [...]	letalski prevoznik B [...]	letalski prevoznik C [...]	letalski prevoznik D [...]	letalski prevoznik E [...]	letalski prevoznik F [...]	letalski prevoznik G [...]	drugi
—	26	—	2 307	29	—	—	354
—	631	—	2 951	—	—	19	507
—	903	—	2 640	—	15	36	540
—	1 623	—	1 931	—	22	37	531
844	1 260	116	1 234	—	45	68	560
2 429	1 225	527	801	—	55	78	540
3 004	1 138	1 056	762	—	38	85	526
3 160	1 146	1 356	688	554	77	94	429
2 542	1 239	1 868	435	1 624	111	143	393
1 179	1 048	2 194	252	920	123	163	215

Glavni letalski prevozniki: [...]

- (277) Komisija nadalje ugotavlja, da je letalski prevoznik Wizz Air od vseh podjetij prejel najvišje povprečne prispevke za trženje na potnika. Študija, ki jo je opravila družba Oxera, je zagotovila zelo izčrpno analizo dodatnih stroškov, ki upošteva več kategorij stroškov, povečanih zaradi navzočnosti letalskega prevoznika Wizz Air na letališču. Komisija se dejansko strinja, da se nekateri všteti stroški, kot so nekateri stroški naložb, verjetno niso povišali zaradi navzočnosti letalskega prevoznika Wizz Air na letališču Dortmund. Vendar ugotavlja, da ta študija kaže tudi, da je navzočnost letalskega prevoznika Wizz Air na letališču dodatno pozitivno prispevala k donosnosti letališča.
- (278) Glede na to, da se metodologija, ki jo je uporabila družba Oxera, lahko uporabi tudi za druge letalske prevoznike, in ker so njihove posebne ugodnosti na potnika nižje od ugodnosti, ki jih ima Wizz Air, je mogoče ugotoviti, da so bili tudi drugi letalski prevozniki dodatno donosni za letališče.
- (279) Komisija nadalje ugotavlja, da je treba pri oceni dogovorov med letališčem in letalskim prevoznikom oceniti tudi obseg, v katerem se lahko zadevni dogovori štejejo za del izvajanja splošne strategije letališča, ki bi vsaj dolgoročno vodila k donosnosti. V zvezi s tem mora Komisija upoštevati dejanske dokaze, ki so bili na voljo, in razvoj, ki ga je bilo mogoče razumno pričakovati, ko je bila sprejeta shema pristojbin NEO. Zlasti je treba upoštevati prevladujoče tržne pogoje, predvsem tržne spremembe, ki so jih sprožili liberalizacija trga zračnega prometa, vstop na trg in razvoj nizkocenovnih prevoznikov in drugih prevoznikov, ki ponujajo storitve od točke do točke, spremembe v organizacijski in ekonomski strukturi letališke industrije ter stopnja diverzifikacije in kompleksnosti nalog, ki jih opravljajo letališča, okrepitev konkurence med letalskimi prevozniki in letališči, negotovo gospodarsko okolje zaradi sprememb v prevladujočih tržnih pogojih ali druge negotovosti v gospodarskem okolju.
- (280) Preglednici 15 in 19 prikazujeta pričakovane rezultate poslovanja (z uporabo EBITDA) s prilagoditvami za stroške, povezane s področjem javne politike, za stroške, povezane s preteklimi naložbami, in brez teh prilagoditev. Preglednica, ki vključuje področje javne politike, je bila del predhodnih napovedanih scenarijev, pripravljenih za odločanje v zvezi s sprejetjem programa NEO. Prilagojena preglednica 10 je bila preoblikovana, da bi se upoštevali stroški in prihodki, povezani s področjem javne politike. Program NEO je bil pripravljen kot nadaljevanje strategije osredotočenja na nizkocenovne letalske prevoznike, ki se je začela izvajati s programom NERES. Pri tem sta bila upoštevana umik podjetij s celotnimi storitvami z letališča Dortmund in nadaljnji razvoj nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki so največ prispevali k rasti v evropski regiji.
- (281) Iz preglednice 15 je razvidno, da se je pričakovalo, da bo program NEO srednjeročno zmanjšal izgube iz poslovanja letališča na ravni EBITDA, celo če so sporočeni stroški vključevali stroške, povezane s področjem javne politike. Poleg tega preglednica 19 prikazuje napovedane rezultate poslovanja na ravni EBITDA, pri čemer je Nemčija od stroškov in prihodkov odštela postavke, za katere je menila, da ne spadajo na področje nadzora državnih pomoči, kot so stroški, povezani s področjem javne politike. Nemčija je pozneje potrdila, da nekateri stroški, ki so bili odšteti v preglednici 19, niso povezani s področjem javne politike. Kljub temu se Komisija strinja, da bi se ob uvedbi programa NEO lahko štelo, da je del izvajanja splošne strategije letališča, ki naj bi vsaj dolgoročno vodila k donosnosti.
- (282) Komisija ugotavlja še, da sta bili uporaba letališke infrastrukture in shema pristojbin NEO odprti za vse zainteresirane letalske prevoznike.

7.4.3 SKLEPNA UGOTOVITEV

- (283) Komisija glede na opravljeni izračun dodatne donosnosti ugotavlja, da je bila uvedba programa NEO v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj je s predhodnega vidika dodatno prispevala k donosnosti letališča. Zlasti so se vsi stroški letališča, izhajajoči iz uvedbe programa NEO, z razumno stopnjo dobička krili s prihodki (iz letalskih in neletalskih dejavnosti), izhajajočimi iz uvedbe navedenega programa. 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 posameznim pogodbam z zadevnimi letalskimi prevozniki. Nadalje se je za program NEO štelo, da je del splošne strategije letališča, ki naj bi vsaj dolgoročno vodila k donosnosti. Ugotovljeno je bilo še, da sta bili letališka infrastruktura in shema pristojbin odprti za vse zainteresirane letalske prevoznike.
- (284) Komisija zato ugotavlja, da s programom NEO letalskim prevoznikom ni dodeljena gospodarska prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobili. Program NEO torej ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

7.5 ZDRUŽLJIVOST

7.5.1 UPORABA SMERNIC ZA LETALSKI SEKTOR IZ LET 2014 IN 2005

- (285) Člen 107(3) Pogodbe določa nekatere izjeme od splošnega pravila iz člena 107(1) Pogodbe glede nezdružljivosti državne pomoči z notranjim trgov. Zadevna pomoč se lahko oceni samo 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 trgov.
- (286) V zvezi s tem smernice za letalski sektor iz leta 2014 zagotavljajo okvir za oceno, ali se lahko pomoč za letališča razglasi za združljivo s členom 107(3)(c) Pogodbe.
- (287) Komisija v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 meni, da se obvestilo Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči ⁽⁵⁵⁾ uporablja za nezakonito pomoč za naložbe letališčem. V zvezi s 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. Skladno s tem 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 ⁽⁵⁶⁾.
- (288) Komisija v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 meni, da se določbe njenega obvestila o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči ne bi smele uporabiti za nerešene zadeve glede nezakonite pomoči 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 ⁽⁵⁷⁾.
- (289) Komisija je sklenila, da pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 pomeni nezakonito shemo državne pomoči. Zato bo uporabila smernice za letalski sektor iz leta 2005 za nezakonito pomoč za naložbe, dodeljeno pred 4. aprilom 2014, in smernice za letalski sektor iz leta 2014 za pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno pred 4. aprilom 2014.

7.5.2 RAZLIKOVANJE MED POMOČJO ZA NALOŽBE IN POMOČJO ZA TEKOCHE POSLOVANJE

- (290) Komisija mora glede na določbe smernic za letalski sektor iz leta 2014 ugotoviti, ali zadevni ukrep pomeni nezakonito pomoč za naložbe ali pomoč za tekoče poslovanje.
- (291) 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 s točko 25 smernic pomoč za naložbe nanaša na vnaprejšnje plačilo (tj. za kritje začetnih stroškov naložbe) in pomoč, izplačano v rednih obrokih (za kritje stroškov investicijskega vzdrževanja v smislu letne amortizacije in stroškov financiranja).
- (292) Po drugi strani pomoč za tekoče poslovanje pomeni pomoč za kritje vseh ali dela stroškov tekočega poslovanja letališča, ki so opredeljeni kot „osnovn[i] stroš[k]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“ ⁽⁵⁸⁾.

⁽⁵⁵⁾ UL C 119, 22.5.2002, str. 22.

⁽⁵⁶⁾ Točka 173 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁵⁷⁾ Točka 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁵⁸⁾ Točka 25(22) smernic za letalski sektor iz leta 2014.

- (293) Glede na opredelitve pojmov, navedene v uvodnih izjavah 291 in 292, se lahko šteje, da vsi prenosi izgub, ki so krili zneske, navedene v zadnjem stolpcu 7 preglednice 23, in bili povezani z določenimi naložbenimi projekti, pomenijo pomoč za naložbe v korist družbe FD.
- (294) Nasprotno del prenosov letnih izgub, uporabljen za kritje letnih izgub iz poslovanja ⁽⁵⁹⁾ družbe FD, brez stroškov, ki spadajo na področje javne politike, kot je bilo ugotovljeno v uvodnih izjavah 190–207, pomeni pomoč za tekoče poslovanje v korist družbe FD.
- (295) Del nadomestila za izgube, ki krije izgube družbe FD, ki niso vključene že v EBITDA, zmanjšan za stroške s področja javne politike, kot je ugotovljeno v uvodnih izjavah 190–207, pomeni pomoč za naložbe. Pomoč za naložbe vključuje zlasti letno amortizacijo sredstev in stroške financiranja.

7.5.3 ZDRUŽLJIVOST POMOČI ZA NALOŽBE

- (296) 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 natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa (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.
- (297) 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.
- (298) Nemčija trdi, da je pomoč za naložbe v korist družbe FD v skladu z vsemi merili za združljivost iz smernic za letalski sektor iz leta 2005.

(a) Pomoč prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

- (299) Financiranje infrastrukture družbe FD je namenjeno predvsem dokončanju obstoječe infrastrukture s ciljem zagotavljanja boljšega pretoka prometa na letališču brez povečanja njegove celotne zmogljivosti. Pomoč za naložbe je prispevala k enakomernemu pretoku zračnega prometa, kar je po navedbah študije, ki jo je izvedla Univerza Münster, omogočilo razvoj okoliške regije, zlasti Porurja. Poleg tega letališče zagotavlja pomembno število neposrednih in posrednih delovnih mest, kot je navedeno v uvodni izjavi 118.
- (300) Financiranje naložb je prispevalo tudi k dostopnosti regije. Letališče Dortmund leži na metropolitanskem območju Porenja in Porurja, ki je eno najgostejše naseljenih območij v Evropi. Večina potnikov, ki odhajajo z letališča Dortmund, je iz Porurja, ki ima 5,2 milijona prebivalcev. V zvezi s tem je treba opozoriti, da so v oddaljenosti do 100 km od letališča Dortmund še tri letališča z rednim prometom: Düsseldorf, Paderborn/Lippstadt in Münster/Osnabrück.
- (301) Vendar družba FD izvaja drugačno strategijo kot sosednja letališča. Dejavnosti osredotoča na nizkocenovne povezave, natančneje na destinacije v Vzhodni Evropi (kot so Turčija, Makedonija, Bolgarija, Srbija, Romunija, Ukrajina, Madžarska, Bosna, Hrvaška, Poljska, Litva in Latvija). Te destinacije zajemajo skoraj tri četrtine vseh letov z letališča Dortmund. Nobeno od sosednjih letališč ne ponuja teh prog tako redno kot družba FD. Samo štiri destinacije se prekrivajo med letališčem Dortmund ter letališčema Münster/Osnabrück in Paderborn/Lippstadt, in sicer Palma de Mallorca, München, Antalija in Burgas v poletni sezoni.

⁽⁵⁹⁾ Izražene v dobičku pred obrestmi, davki in amortizacijo (EBITDA).

- (302) Ti elementi kažejo na to, da letališče Dortmund zagotavlja zmogljivosti za drug tržni segment kot sosednja letališča, kar zadeva vrsto prometa (sistem povezav med dvema točkama v primerjavi z nizkocenovnimi prevozi) in ciljne destinacije (Vzhodna in Jugovzhodna Evropa).
- (303) Čeprav so v oddaljenosti do 100 km še tri druga letališča, so financirane naložbe na letališču Dortmund torej prispevale k posebni poveztljivosti regije in regionalnemu razvoju, ki sta cilja skupnega interesa.
- (304) Komisija ugotavlja, da je bila pomoč za naložbe namenjena okrepitvi regionalnega razvoja in dostopnosti ter da infrastruktura ustreza natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa.

(b) Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem

- (305) Financirane naložbe niso povzročile povečanja zmogljivosti letališča Dortmund. Zgrajena infrastruktura je bila potrebna, da je letališče lahko zagotavljalo poveztljivost in razvoj regije.
- (306) Komisija zato meni, da je bila infrastruktura v obravnavanem primeru potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem.

(c) Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe

- (307) Leta 2008 so bile zmogljivosti letališča za 2,5 milijona potnikov letno 93-odstotno izkoriščene, po zmanjšanju leta 2009 zaradi gospodarske krize in delnega odhoda nekaterih letalskih prevoznikov pa se je začelo število potnikov spet povečevati in leta 2013 je bila trenutna infrastruktura 77-odstotno izkoriščena.
- (308) Poleg tega je bilo v napovedih iz leta 2008 predvideno, da bodo meje zmogljivosti letališča dosežene že v letih 2017/2018.
- (309) Komisija zato meni, da so bile možnosti srednjeročne uporabe infrastrukture zadovoljive.

(d) Enak in nediskriminacijski dostop do infrastrukture

- (310) Komisija je preučila, ali imajo vsi morebitni uporabniki infrastrukture enak in nediskriminacijski dostop do letališča. V zvezi s tem ugotavlja, da je razlikovanje letaliških pristojbin v skladu s programoma NERES in NEO ter posameznimi pogodbami poslovno upravičeno (glej oddelka 7.3 in 7.4).
- (311) Zato lahko Komisija sklene, da imajo vsi uporabniki infrastrukture enak in nediskriminacijski dostop do nje.

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

- (312) Na standardnem gravitacijskem območju letališča Dortmund (1 ura vožnje z avtomobilom ali 100 kilometrov) so tudi letališča Düsseldorf, Münster/Osnabrück in Paderborn/Lippstadt. To je eno najgostejše naseljenih območij in tudi ena bogatejših regij v Uniji.
- (313) Komisija ugotavlja, da se je od leta 2004 skupno število letalskih potnikov v tej regiji povečevalo, razen leta 2009 po izbruhu finančne krize.

- (314) Poleg tega je bilo od leta 2004 (to je od leta uvedbe programa NERES) letališče Dortmund močnejše osredotočeno na nizkocenovni promet, medtem ko so druga sosednja letališča izvajala drugačno strategijo. Letališče Düsseldorf je mednarodno in medcelinsko vozlišče, medtem ko sta letališči Münster/Osnabrück in Paderborn/Lippstadt osredotočeni na povezovalni promet do nemških letaliških vozlišč, kot sta Frankfurt ali München. Letalski prevozniki, ki uporabljajo vsa tri letališča – Dortmund, Münster/Osnabrück in Paderborn/Lippstadt –, pomenijo manj kot 20 % potnikov letališča Dortmund.
- (315) Približno tri četrtine destinacij z letališča Dortmund je v Vzhodni in Jugovzhodni Evropi. Med letališčem Dortmund ter letališčema Münster/Osnabrück in Paderborn/Lippstadt se prekrivajo samo tri destinacije. Letališče Dortmund se torej znatno razlikuje od sosednjih letališč v smislu ciljnih letalskih prevoznikov in geografskih lokacij.
- (316) Poleg tega naložbe, za katere je bila prejeta pomoč in o katerih je bilo nepreklicno odločeno po letu 2000, niso omogočile širjenja zmogljivosti na letališču Dortmund, temveč so bile usmerjene v optimizacijo obstoječe infrastrukture in dostopnosti letališča (glej preglednico 3).
- (317) Komisija glede na zgornje premisleke meni, da vpliv trgovino ni tolikšen, da bi bilo to v nasprotju z interesom Skupnosti.

(f) Spodbujevalni učinek, nujnost in sorazmernost

- (318) Brez pomoči za naložbe bi se raven gospodarske dejavnosti letališča znatno zmanjšala, saj so bile naložbe tiste, ki so letališču omogočile povečanje števila potnikov in tudi prihodkov. Pomoč je bila potrebna, saj so bili z njo nadomeščeni samo stroški, ki so dejansko nastali, nižji znesek pa bi privedel do nižjih stopenj naložb.

Sklepna ugotovitev

- (319) Komisija nazadnje ugotavlja, da je pomoč za naložbe na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 1991 združljiva z notranjim trgov na podlagi člena 107(3) Pogodbe.

7.5.4 ZDRUŽLJIVOST NA PODLAGI PRAVIL O STORITVAH SPLOŠNEGA GOSPODARSKEGA POMENA

- (320) Nemčija in druge zainteresirane strani trdijo, da je treba javno financiranje v zvezi s pomočjo za tekoče poslovanje v korist družbe FD šteti za združljivo z notranjim trgov kot nadomestilo za zagotavljanje storitev splošnega gospodarskega pomena v skladu s členom 106(2) Pogodbe.
- (321) Člen 106(2) Pogodbe določa: „Podjetja, pooblaščen za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, oziroma podjetja, ki imajo značaj dohodkovnega monopola, ravna po pravilih iz te pogodbe, zlasti po pravilih o konkurenci, kolikor uporaba takih pravil pravno ali dejansko ne ovira izvajanja posebnih nalog, ki so jim dodeljene. Razvoj trgovine ne sme biti prizadet v takšnem obsegu, ki bi bil v nasprotju z interesi Unije.“
- (322) V navedenem členu je določeno izvzetje iz splošne prepovedi državne pomoči iz člena 107(1) Pogodbe, kolikor je pomoč potrebna in sorazmerna za zagotovitev izvajanja storitev splošnega gospodarskega pomena pod sprejemljivimi gospodarskimi pogoji.
- (323) Pred 31. januarjem 2012 sta politiko Komisije glede uporabe izvzetja iz člena 106(2) Pogodbe predstavljala Okvir Skupnosti za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve (okvir SSGP iz leta 2005) ⁽⁶⁰⁾ in odločba SSGP iz leta 2005 ⁽⁶¹⁾.

⁽⁶⁰⁾ Okvir Skupnosti za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve (UL C 297, 29.11.2005, str. 4).

⁽⁶¹⁾ Odločba Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67).

- (324) Komisija ugotavlja, da oba navedena instrumenta določata, da mora biti zadevnemu podjetju zaupana resnična storitev splošnega gospodarskega pomena. Poleg tega mora biti dodelitev nalog opravljanja javnih storitev upravljavcu letališča vključena v „*enega ali več uradnih aktov*“, ki med drugim vsebujejo „*točno naravo obveznosti javnih služb*“ ⁽⁶²⁾.

Resnična storitev splošnega gospodarskega pomena

- (325) Kar zadeva, prvič, vprašanje, ali upravljanje letališča Dortmund pomeni resnično storitev splošnega gospodarskega pomena, Komisija spominja, da mora dejavnost, da bi veljala za SSGP, imeti posebne značilnosti, ki jih navadne gospodarske dejavnosti nimajo, in da cilj splošnega pomena, ki se zasleduje, ne more biti zgolj razvoj nekaterih gospodarskih dejavnosti ali gospodarskih območij, kakor je določeno v členu 107(3)(c) Pogodbe ⁽⁶³⁾. Ob upoštevanju tega je po mnenju Komisije to mogoče le, če bi bil del območja, ki ima korist od letališča, brez tega letališča izoliran od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to poseglo v njegov družbeni in gospodarski razvoj ⁽⁶⁴⁾.
- (326) Komisija meni, da sta območje v okolici letališča Dortmund in zlasti Porurje eno najgostejše naseljenih območij v Uniji. Poleg letališča Dortmund v regiji deluje več letališč, ki so od letališča Dortmund oddaljena manj kot 100 km. Območje je z ostalo Nemčijo dobro povezano tudi z zgoščenim avtocestnim in železniškim omrežjem. Letališče Dortmund torej ne deluje na območju, ki bi bilo sicer izolirano od ostalega območja Unije.
- (327) Komisija zato ugotavlja, da upravljanje letališča Dortmund ne pomeni storitve splošnega gospodarskega pomena. Če Nemčija meni, da upravljanje letališča Dortmund pomeni storitev splošnega gospodarskega pomena, se je očitno zmotila pri opredelitvi pojma SSGP. Komisija zato ugotavlja, da se javno financiranje, dodeljeno družbi FD v obliki pomoči za tekoče poslovanje, ne more šteti za nadomestilo za SSGP, ki je združljivo z notranjim trgov.

7.5.5 ZDRUŽLJIVOST POMOČI ZA TEKOČE POSLOVANJE V SKLADU S SMERNICAMI ZA LETALSKI SEKTOR IZ LETA 2014

- (328) V oddelku 5.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014 so določena merila, ki jih bo Komisija uporabila pri oceni združljivosti pomoči za tekoče poslovanje z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe. V skladu s točko 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014 bo Komisija ta merila uporabila za vse zadeve v zvezi s pomočjo za tekoče poslovanje, vključno z nerešenimi prijavami in nezakonitimi nepriglašeni pomoči.
- (329) Da bi se lahko pomoč za tekoče poslovanje, ki je bila dodeljena pred objavo teh smernic, štela za združljivo z notranjim trgov, morajo biti v skladu s točko 137 smernic za letalski sektor iz leta 2014 izpolnjeni kumulativni pogoji iz oddelka 5.1.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014, razen točk 115, 119, 121, 122, 123, od 126 do 130, 132, 133 in 134.
- (330) Nezakonita pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena pred datumom objave smernic za letalski sektor iz leta 2014, se lahko razglasi za združljivo 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 povezi regij ali spodbuja regionalni razvoj ⁽⁶⁵⁾;
- (b) potreba po posredovanju države: pomoč mora biti usmerjena v primere, ko lahko taka pomoč zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči ⁽⁶⁶⁾;

⁽⁶²⁾ Smernice za letalski sektor iz leta 2005, točka 66. Glej tudi člen 4 odločbe SSGP iz leta 2005.

⁽⁶³⁾ Glej Sklep N 381/04 – Francija – Projekt telekomunikacijskega omrežja s hitrim prenosom v departmaju Pyrénées-Atlantiques (DORSAL) (UL C 162, 2.7.2005, str. 5).

⁽⁶⁴⁾ Glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 72.

⁽⁶⁵⁾ Točke 137, 113 in 114 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁶⁶⁾ Točki 137 in 116 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

- (c) ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike: pomoč je ustrezna za doseganje cilja in manj izkrivljajoča kot drugi instrumenti politike ali instrumenti pomoči, ki bi dosegli cilj ⁽⁶⁷⁾;
- (d) spodbujevalni učinek: 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 znižala ⁽⁶⁸⁾;
- (e) 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 ⁽⁶⁹⁾;
- (f) izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino ⁽⁷⁰⁾.

(a) Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

- (331) 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 vzpostavitev točk za dostop za polete znotraj Unije; ali (ii) pomeni boj proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih letaliških vozliščih Unije; ali (iii) spodbuja regionalni razvoj.
- (332) Komisija meni, da neprekinjeno obratovanje letališča Dortmund povečuje mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij z vzpostavitev točk za dostop za polete znotraj Unije med Porurjem in drugimi deli Evrope, zlasti Vzhodno Evropo. Poleg tega neprekinjeno obratovanje letališča Dortmund spodbuja regionalni razvoj Porurja. Predvideno je tudi, da bosta obratovanje in razvoj letališča Dortmund omogočila razbremenitev letališča Düsseldorf, ko bo to doseglo zgornje meje zmogljivosti.
- (333) Nadalje je treba opredeliti verjetne učinke na promet na letališčih v istem gravitacijskem območju, da bi se preprečilo podvajanje nedonosnih letališč.
- (334) V zvezi s tem je v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 gravitacijsko območje opredeljeno kot geografska tržna meja, ki je običajno določena na približno 100 kilometrov ali 60 minut vožnje z avtomobilom, avtobusom, vlakom ali hitrim vlakom. V smernicah za letalski sektor iz leta 2014 je hkrati dovoljeno tudi odstopanje od standardne opredelitve gravitacijskega območja določenega letališča, da bi se upoštevale posebnosti vsakega posameznega letališča. V zvezi s tem se lahko velikost in oblika gravitacijskega območja razlikujeta med letališči in sta odvisni od različnih značilnosti letališča, vključno z njegovim poslovnim modelom, lokacijo in letalskimi destinacijami, na katere opravlja lete.
- (335) Na standardnem gravitacijskem območju letališča Dortmund (1 ura vožnje z avtomobilom ali 100 kilometrov) so naslednja letališča z rednimi povezavami:

Preglednica 27

Letališča, ki pokrivajo isto gravitacijsko območje kot letališče Dortmund

Letališče	Razdalja	Trajanje vožnje z - avtomobilom	Zadnje število potnikov na leto (milijoni)
Letališče Münster/Osnabrück	77,9 km	51 min	0,86
Letališče Düsseldorf	76,8 km	56 min	21,2
Letališče Paderborn/Lippstadt	74,1 km	44 min	0,79

⁽⁶⁷⁾ Točki 137 in 120 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁶⁸⁾ Točki 137 in 124 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁶⁹⁾ Točki 137 in 125 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁷⁰⁾ Točki 137 in 131 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

- (336) Vsa štiri zadevna letališča so na metropolitanskem območju Porenja in Porurja z 11,4 milijona prebivalci. To je eno najgostejše naseljenih območij v Evropi s skupno gostoto prebivalstva več kot 300 prebivalcev/km² in z območji z več kot 2 000 prebivalci/km². Letališče Dortmund je v središču Porurja, ki ima 5,2 milijona prebivalcev. Za take koncentracije mestnega prebivalstva je običajno, da imajo več letališč.
- (337) BDP na prebivalca (pariteta kupne moči) v gravitacijskem območju je med 111 % in 137 % povprečja Unije, razpoložljivi letni dohodek na gospodinjstvo pa znaša približno 20 000 EUR. Gravitacijsko območje je torej ena bogatejših regij v Uniji. Na vseh štirih letališčih prevladuje odhodni promet z mešanico pristočasnih in poslovnih potovanj.
- (338) Po navedbah Nemčije dejansko gravitacijsko območje letališča Dortmund ne ustreza standardnemu gravitacijskemu območju (1 h ali 100 km). Potniki prihajajo na letališče Dortmund večinoma iz Porurja, ki ima več kot 5,2 milijona prebivalcev. To so neposredna okolica Dortmundu ter območja vzhodno in severno od njega. Letališče ima zato manjši konkurenčni vpliv na letališče Düsseldorf. Poleg tega se je na podlagi napovedi prometa in študij tržnega potenciala, opravljenih leta 2006, pričakovalo, da bosta letališči Münster/Osnabrück in Paderborn/Lippstadt srednjeročno prav tako dosegli znatno rast. Na razvoj prometa na teh letališčih je negativno vplivala finančna in gospodarska kriza, ki se je začela leta 2008. Vendar se glede na ugodne gospodarske razmere v Nemčiji pričakuje, da bodo napovedi prometa srednjeročno dosežene.
- (339) Kar zadeva **stopnjo in razvoj prometa**, je potniški promet v gravitacijskem območju med letoma 2002 in 2008 naraščal, od takrat pa stagnira. Natančneje, na letališču Dortmund se je promet povečal s približno 1 milijona potnikov na 2,3 milijona leta 2008, nato pa se je leta 2009 zmanjšal na 1,7 milijona. Od leta 2010 se je postopno povečal na 1,9 milijona. Podoben razvoj je mogoče ugotoviti na letališču Düsseldorf, ki je najbližje letališču Dortmund. Promet na letališču Düsseldorf je stalno naraščal s približno 16 milijonov leta 2000 na približno 22 milijonov leta 2013, leta 2009 pa zaradi finančne in gospodarske krize doživel le manjši popravek. Promet na letališču Paderborn/Lippstadt je med letoma 2000 in 2007 stagniral pri približno 1,3–1,2 milijona potnikov. Od leta 2008 (leto finančne in gospodarske krize) se je postopno zmanjševal z 1,14 milijona leta 2008 na približno 800 000 leta 2013. Podoben razvoj je bil tudi na letališču Münster/Osnabrück, kjer je promet med letoma 1999 in 2008 stagniral pri približno 1,6 milijona potnikov, od takrat pa se je postopno zmanjševal na približno 900 000 leta 2013. Zmanjšanje števila potnikov na letališčih Münster/Osnabrück in Paderborn/Lippstadt v letih 2012 in 2013 je mogoče delno utemeljiti s prestrukturiranjem mreže letalskega prevoznika Air Berlin in osredotočenjem njegovih dejavnosti na letališče Düsseldorf.

Preglednica 28

Razvoj prometa na letališčih na gravitacijskem območju letališča Dortmund

Spremembe v milijonih potnikov na leto	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Število potnikov na leto 2013– število potnikov na leto 2001
Dortmund	– 0,07	0,03	0,16	0,56	0,28	0,14	0,17	– 0,61	0,03	0,06	0,09	0,02	0,86
Münster/ Osnabrück	– 0,10	0,00	0,00	0,00	0,05	0,05	– 0,02	– 0,19	– 0,06	– 0,01	– 0,32	– 0,14	– 0,74
Paderborn/ Lippstadt	– 0,04	0,03	0,03	0,03	– 0,07	– 0,03	– 0,10	– 0,16	0,02	– 0,03	– 0,14	– 0,04	– 0,5
Düsseldorf	– 0,65	– 0,45	0,96	0,25	1,08	1,24	0,32	– 0,36	1,19	1,36	0,49	0,40	5,83

- (340) Kar zadeva **poslovne modele in profile** letališč, se je družba FD od uvedbe programa NERES leta 2004 osredotočila na nizkocenovne letalske prevoznike. Danes na letališču Dortmund deluje 13 letalskih prevoznikov. Düsseldorf je letališko vozlišče, ki ima tudi dolge in srednje dolge povezave. Ni specializirano za nizkocenovni segment, temveč je usmerjeno predvsem v srednji cenovni segment (Air Berlin) in prevoznike s celotnimi storitvami. Letališče Düsseldorf ponuja 190 destinacij v 50 državah, ki jih je poleti 2014 pokrivalo 60 letalskih prevoznikov. Med njimi je veliko prog na dolge razdalje, kot so Afrika, Azija, Karibi, ZDA in Bližnji vzhod.

- (341) Letališči Paderborn/Lippstadt in Münster/Osnabrück sta bili osredotočeni predvsem na povezave do vozlišč in počitniških destinacij v Sredozemlju. Samo letalski prevozniki Air Berlin, SunExpress, Germania in Tailwind delujejo hkrati na letališčih Dortmund, Paderborn/Lippstadt in Münster/Osnabrück. Njihov prispevek k skupnemu številu potnikov na letališču Dortmund je manj kot 20 %.
- (342) Komisija v zvezi s stopnjo podvajanja prog ugotavlja, da je letališče Dortmund osredotočeno na destinacije v Vzhodni Evropi (Turčija, Makedonija, Bolgarija, Srbija, Romunija, Ukrajina, Madžarska, Bosna, Hrvaška, Poljska, Litva, Latvija), ki obsegajo skoraj tri četrtine vseh odhajajočih letov z letališča Dortmund. Po navedbah Nemčije to ustreza posebnemu povpraševanju na območju v okolici Dortmunda. Nobeno od letališč v gravitacijskem območju letališča Dortmund ne ponuja rednih prog v več navedenih destinacij v Vzhodni Evropi.
- (343) Prekrivajoče se destinacije letališč Dortmund, Münster/Osnabrück in Paderborn/Lippstadt so Palma de Mallorca, München, Antalija in Burgas (ki se na letališču Dortmund na voljo samo v poletni sezoni).

Preglednica 29

Prekrivajoče se destinacije letališč Dortmund, Münster/Osnabrück in Paderborn/Lippstadt

Število letov na dan (povprečno)	Dortmund	Münster/Osnabrück	Paderborn/Lippstadt
Palma de Mallorca	2	1 (5 ob nedeljah)	3 (vozlišče)
München	3	5 (manj med tednom)	4 (vozlišče)
Antalija	1	1	3

- (344) Na destinacije iz preglednice 29 se leti z vseh teh regionalnih letališč zaradi velikega lokalnega povpraševanja v Porenju in Porurju.

Kar zadeva uporabo zmogljivosti, ima letališče Dortmund trenutno približno 1,9 milijona potnikov letno in zmogljivosti za 2,5 milijona. Letališče trenutno uporablja 76 % svojih zmogljivosti. Po navedbah Nemčije se je od leta 2010 potniški promet na letališču povečal za približno 10 %. Pomoč za tekoče poslovanje ni omogočila širjenja zmogljivosti, temveč ohranjanje obstoječe zmogljivosti. Poleg tega je najbližje letališče Düsseldorf eno od najbolj preobremenjenih evropskih letališč in naj bi srednjeročno (okoli leta 2020) doseglo svoje absolutne meje zmogljivosti. Letališče Dortmund bi torej moralo delovati kot sekundarno letališče Düsseldorfu.

- (345) Komisija v zvezi z donosnostjo letališč v gravitacijskem območju ugotavlja, da so razen letališča Dortmund vsa druga letališča v gravitacijskem območju Dortmunda donosna na ravni poslovanja, zato pomoč ne bo povzročila podvajanja nedonosnih letališč.
- (346) Komisija zato ugotavlja, da nadomestilo za izgube iz poslovanja prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa brez povzročanja podvajanja nedonosnih letališč v istem gravitacijskem območju.

(b) Potreba po posredovanju države

- (347) V skladu z oddelkom 5.1.2(b) smernic za letalski sektor iz leta 2014 je za oceno, ali je državna pomoč učinkovita pri doseganju cilja skupnega interesa, najprej treba opredeliti težavo, ki jo je treba rešiti. 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.
- (348) Komisija ugotavlja, da je letališče Dortmund regionalno letališče s približno 1,9 milijona potniki na leto. Ima visoke stalne stroške poslovanja, v sedanjih tržnih pogojih pa ni sposobno samo kriti svojih stroškov poslovanja. Zato je potrebno posredovanje države.

(c) Ustreznost ukrepov pomoči

- (349) V skladu z oddelkom 5.1.2(c) smernic za letalski sektor iz leta 2014 mora biti vsak 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.
- (350) 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.
- (351) V tej zadevi je bil znesek pomoči omejen na nekritične izgube iz poslovanja in na najmanjšega potrebnega, saj so bili z njim nadomeščeni samo dejansko nastali stroški. Z nobenim drugim ukrepom politike letališču ne bi bilo omogočeno nadaljevanje obratovanja. Nadomestilo izgub je torej omejeno na najmanjše potrebno in ne zagotavlja dobička.
- (352) Glede na zgoraj navedeno Komisija meni, da je bil obravnavani ukrep ustrezen za doseg želenega cilja skupnega interesa.

(d) Spodbujevalni učinek

- (353) V skladu z oddelkom 5.1.2(d) smernic za letalski sektor iz leta 2014 ima pomoč za tekoče poslovanje spodbujevalni učinek, če je verjetno, da bi se brez nje raven gospodarske dejavnosti letališča znatno znižala. Pri tej oceni je treba upoštevati prisotnost pomoči za naložbe in raven prometa na letališču.
- (354) Namen pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene v preteklosti, je bil zlasti ohraniti obratovanje letališča. Brez pomoči bi bilo treba letališče zapreti ali pa bi se njegova dejavnost bistveno zmanjšala in ne bi mogla okrepiti regionalnega razvoja in dostopnosti. Znesek pomoči je bil omejen na dejanske izgube iz poslovanja, saj so bili z njim nadomeščeni samo dejansko nastali nekritični stroški poslovanja.
- (355) Glede na navedeno Komisija meni, da je imel obravnavani ukrep pomoči spodbujevalni učinek.

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

- (356) 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.
- (357) V obravnavani zadevi je bil znesek pomoči omejen na nekritične izgube iz poslovanja, saj so bili z njim nadomeščeni samo dejansko nastali nekritični stroški poslovanja.
- (358) Komisija zato meni, da je bil znesek pomoči za tekoče poslovanje v obravnavani 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

- (359) 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.
- (360) Povečanje prometa na letališču Dortmund je predvsem posledica izkoriščenosti lokalnega povpraševanja, ne pa prevzemanja prometa od drugih letališč v gravitacijskem območju. Dodatne utemeljitve v zvezi s stopnjo razvoja prometa, razlikovanjem med letališči in stopnjo podvajanja prog so predstavljene v uvodnih izjavah 334 do 346.

- (361) Glede na navedeno Komisija meni, da so neupravičeni negativni učinki na konkurenco in trgovino med državami članicami minimalni.

7.5.6 SKLEPNA UGOTOVITEV

- (362) Komisija meni, da pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena družbi FD v obdobju od leta 2007 do 4. aprila 2014, ne povzroča podvajanja nedonosnih letališč v gravitacijskem območju. Ker so izpolnjena vsa druga merila združljivosti za pomoč za tekoče poslovanje, se lahko pomoč šteje za združljivo z notranjim trgovom.
- (363) Komisija v skladu z navedenim ugotavlja, da je nadomestilo za izgube iz poslovanja med 1. junijem 2007 in 4. aprilom 2014 združljivo z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.
- (364) Komisija ugotavlja, da se Nemčija strinja s sprejetjem sklepa v angleškem jeziku.

8. SKLEPNA UGOTOVITEV

- (365) Komisija ugotavlja, da je Nemčija med 1. junijem 2007 in 4. aprilom 2014 nezakonito izvajala pogodbo o prenosu dobička in izgube, s čimer je kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Vendar sta pomoč za naložbe in pomoč za tekoče poslovanje, ki sta bili dodeljeni na podlagi navedene pogodbe, združljivi z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Pomoč za naložbe in pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeni družbi Flughafen Dortmund GmbH na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube, sklenjene z družbo DWS21, med 1. junijem 2007 in 4. aprilom 2014, je združljiva z notranjim trgovom v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 2

Seznam letaliških pristojbin NERES ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 3

Seznam letaliških pristojbin NEO ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 23. julija 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik

SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/1945
z dne 14. oktobra 2016
o ekvivalentnosti med kategorijami vozniških dovoljenj
(notificirano pod dokumentarno številko C(2016) 6517)
(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih ⁽¹⁾ in zlasti prvega odstavka člena 13 Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva 2006/126/ES določa, da morajo biti vsa vozniška dovoljenja, ki jih izdajo države članice, vzajemno priznana. Načelo medsebojnega priznavanja bi moralo veljati tudi za vozniška dovoljenja, izdana pred dnevom začetka uporabe tega načela.
- (2) Načelo vzajemnega priznavanja vozniških dovoljenj vključuje popolno priznavanje vseh pravic, ki so bile imetniku dovoljenja podeljene v skladu s takrat veljavnimi nacionalnimi predpisi.
- (3) Direktiva 2006/126/ES določa, da morajo države članice vzpostaviti ekvivalentnosti med kategorijami vozniških dovoljenj, ki so bila izdana pred izvajanjem navedene direktive, in tistimi, ki so opredeljene v njenem členu 4. Za te ekvivalentnosti je potrebno soglasje Komisije v pravno zavezujoči obliki.
- (4) Od sprejetja Sklepa Komisije 2014/209/EU ⁽²⁾ so Nemčija, Francija, Hrvaška in Nizozemska sporočile popravke tabel ekvivalentnosti iz Priloge k navedenemu sklepu. Komisija jih je preučila in se z njimi strinja. Tabele ekvivalentnosti bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (5) Sklep 2014/209/EU bi bilo treba razveljaviti –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Ta sklep se uporablja za vsa veljavna vozniška dovoljenja, ki so jih izdale države članice in so še v uporabi.

Člen 2

Komisija se strinja s tabelami ekvivalentnosti, navedenimi v Prilogi k temu sklepu, med kategorijami vozniških dovoljenj, ki so bila izdana v državah članicah pred izvajanjem Direktive 2006/126/ES, in usklajenimi kategorijami vozniških dovoljenj, kot so določene v členu 4 navedene direktive.

⁽¹⁾ UL L 403, 30.12.2006, str. 18.

⁽²⁾ Sklep Komisije 2014/209/EU z dne 20. marca 2014 o ekvivalentnosti med kategorijami vozniških dovoljenj (UL L 120, 23.4.2014, str. 1).

Člen 3

Komisija se strinja, da:

- (a) kategorije voznških dovoljenj, ki so bila izdana pred izvajanjem Direktive 2006/126/ES, imetnikom dovoljujejo, da brez zamenjave voznškega dovoljenja vozijo vozila ustreznih kategorij, kot je opisano v Prilogi k temu sklepu;
- (b) se uporabljajo nekatere omejitve, kot so za zadevno pravico določene v Prilogi;
- (c) se ob zamenjavi voznškega dovoljenja z voznškim dovoljenjem po vzorcu Evropske unije, kot je opisan v Prilogi I k Direktivi 2006/126/ES, prizna ekvivalentna pravica, kot je opisano v Prilogi k temu sklepu.

Člen 4

Sklep 2014/209/ES se razveljavi.

Člen 5

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju, 14. oktobra 2016

Za Komisijo
Violeta BULC
Članica Komisije

PRILOGA

Kode, uporabljene v tej prilogi za navedbo omejitev ustreznih pravic, so usklajene kode Evropske unije, kot so opredeljene v Prilogi I k Direktivi 2006/126/ES.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V BELGIJI**Vzorec voznškega dovoljenja Belgija 1 (B1)**

Izdajal se je v Belgiji od 1. januarja 1967 do 31. decembra 1988

Opis: voznško dovoljenje je v enem izmed naslednjih jezikov: nizozemščini, francoščini in nemščini. Obstajajo razlike v barvi in tiskanju vzorca. Vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju (105/222 mm) in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca B1	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, A2, A, B, BE	
B*	AM, A1, A2, A, B, BE	1
C	A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	
D	A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	
AF	AM, A1, A2, A s kodami EU za prilagojena vozila	2
BF	B s kodami EU za prilagojena vozila	2

Dodatne informacije:

1. Kategorija B* se nanaša na vozila kategorije B, ki se uporabljajo kot taksiji, za izposajo, za prevoz osebja itd.
2. Da je bila dovoljena vožnja vozil kategorije AF in/ali BF, je bila na dovoljenju potrebna potrditev kategorij A in/ali B ter kategorije F, pa tudi navedba številke registrske tablice.

Vzorec voznškega dovoljenja Belgija 2 (B2)

Izdajal se je v Belgiji od 1. januarja 1989 do 30. septembra 1998

Opis: voznško dovoljenje je v enem izmed naslednjih jezikov: nizozemščini, francoščini in nemščini. Obstajajo razlike v barvi in tiskanju vzorca. Vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju (106/222 mm) in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca B2	Ustrezne kategorije
(A3)	AM
A2	AM, A1, A2, A
A1	AM, A1, A2, A

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca B2	Ustrezne kategorije
B	AM, B
BE	AM, B, BE
C	AM, B, C1, C
CE	AM, B, BE, C1, C1E, C, CE
D	AM, B, D1, D
DE	AM, B, BE, D1, D1E, D, DE

Vzorec voznškega dovoljenja Belgija 3 (B3)

Izdaja se v Belgiji od 1. januarja 1998

Opis: voznško dovoljenje je v enem izmed naslednjih jezikov: nizozemščini, francoščini in nemščini. Vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju (106/222 mm) in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca B3	Ustrezne kategorije
(A3)	AM
(G)	—
(A<)	AM, A1, A2
A	AM, A1, A2, A
B	AM, B
BE	AM, B, BE
C1	AM, B, C1
C1E	AM, B, BE, C1, C1E
C	AM, B, C1, C
CE	AM, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B, D1
D1E	AM, B, BE, D1, D1E
D	AM, B, D1, D
DE	AM, B, BE, D1, D1E, D, DE

Vzorec voznškega dovoljenja Belgija 4 (B4)*Izdaja se v Belgiji od 1. julija 2010*

Opis: voznško dovoljenje je v enem izmed naslednjih jezikov: nizozemščini, francoščini in nemščini. Vozniško dovoljenje je rožnata polikarbonatna kartica, izdelana v skladu z določbami Priloge I k Direktivi 2006/126/ES.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca B4	Ustrezne kategorije
(A3)	AM
(G)	—
(A<)	AM, A1, A2
A	AM, A1, A2, A
B	AM, B
BE	AM, B, BE
C1	AM, B, C1
C1E	AM, B, BE, C1, C1E
C	AM, B, C1, C
CE	AM, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B, D1
D1E	AM, B, BE, D1, D1E
D	AM, B, D1, D
DE	AM, B, BE, D1, D1E, D, DE

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V BOLGARIJI**Vzorec voznškega dovoljenja Bolgarija 1 (BG1)***Izdajal se je v Bolgariji od 1. januarja 2010 do 19. januarja 2013*

Opis: v skladu z Direktivo 2006/126/ES.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca BG1	Ustrezne kategorije
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1
B	B

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca BG1	Ustrezne kategorije
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
Tr6	—
Ttm	—
Tkt	—

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA ČEŠKEM

Vzorec voziškega dovoljenja Češka 1 (CZ1)

Izdajal se je na Češkem od 1. januarja 2001 do 30. aprila 2004

Opis: Material: večbarven papir kakovosti papirja za bankovce v plastičnem ovitku. Okrogla holografska podoba (z napisom „CZ“ v sredini) na laminatu prekriva fotografijo v spodnjem levem kotu. Fotografija: Fotografija (35 mm × 45 mm) je pritrjena v okvirčku na sprednji strani z uradnim žigom, ki vključuje naziv organa, ki je izdal dovoljenje, in državni grb.

Veljavnost voziškega dovoljenja: do konca življenja. Ta vzorec je treba zamenjati do 31. decembra 2013.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca CZ1	Ustrezne kategorije
AM	AM
A1	AM, A1
A (starost 18 let in več)	AM, A1, A2
A (starost 21 let in več)	AM, A1, A2, A
B1	AM, B1
B	AM, B1, B
BE	AM, B1, B, BE

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca CZ1	Ustrezne kategorije
C1	AM, B1, B, C1
C1E	AM, A1, B, BE, C1, C1E
C	AM, B1, B, C1, C
CE	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B1, B, D1
D1E	AM, B1, B, BE, D1, D1E
D	AM, B1, B, D1, D
DE	AM, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE
T (nacionalna kategorija za kmetijske traktorje)	—

Vzorec voznškega dovoljenja Češka 2 (CZ2)

Izdaja se na Češkem od 1. maja 2004

Opis: Material: polikarbonatna plastična kartica velikosti ID1 – 54 × 86 mm (velikosti kreditne kartice) z besedama „ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ“ in imenom države „ČESKÁ REPUBLIKA“ na vrhu. Besede „MODEL EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ“ in „VOZNIŠKO DOVOLJENJE“ v jezikih EU so na desni strani kartice. Oznaka države članice, ki izdaja dovoljenje („CZ“), natisnjena v negativu v modrem pravokotniku in obkrožena z dvanajstimi rumenimi zvezdami, je v zgornjem levem kotu kartice. Lasersko vgravirani osebni podatki, vključno s fotografijo in podpisom imetnika. Jasen visoko reliefni odtis z giljošami in črkama „CZ“ na obeh straneh kartice. Logotip s črkama „CZ“ v desnem zgornjem kotu na sprednji strani, izpisan z optično spremenljivim črnilom, ki se spreminja med zlato in zeleno barvo. Na spremenljivi sliki v desnem spodnjem kotu na sprednji strani je fotografija imetnika in številka voznškega dovoljenja (enaka kot v polju 5).

Veljavnost voznškega dovoljenja: 10 let

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca CZ2	Ustrezne kategorije
AM	AM
A1	AM, A1
A (starost 18 let in več)	AM, A1, A2
A (starost 21 let in več)	AM, A1, A2, A
B1	AM, B1
B	AM, B1, B
BE	AM, B1, B, BE
C1	AM, B1, B, C1

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca CZ2	Ustrezne kategorije
C1E	AM, A1, B, BE, C1, C1E
C	AM, B1, B, C1, C
CE	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B1, B, D1
D1E	AM, B1, B, BE, D1, D1E
D	AM, B1, B, D1, D
DE	AM, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE
T (nacionalna kategorija za kmetijske traktorje)	—

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA DANSKEM

Vzorec voznškega dovoljenja Danska 1 (DK1)

Izdajal se je na Danskem do 30. aprila 1986

Opis: voznško dovoljenje je rožnato in ima štiri strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca DK1	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM, A1, A2, A	1
A2	AM, A1, A2, A	1
B	AM, B1, B	2
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Dodatne informacije:

- Danska kategorija A1 je za motorno kolo brez stranske prikolice, kategorija A2 pa za motorno kolo s stransko prikolico. Navedeni kategoriji zato ne ustrežata podkategorijama A1 in A2, kakor sta opredeljeni v Direktivi 2006/126/ES. Pravica do vožnje je pri danski kategoriji A1 omejena na motorna kolesa brez stranske prikolice, pri danski kategoriji A2 pa na motorna kolesa s stransko prikolico. Imetniki danske kategorije A1 in/ali A2 imajo pravico pridobiti popolne kategorije AM, A1, A2 in A v drugih državah članicah.
- Imetniki danske kategorije B so pooblašeni tudi za vožnjo motornih trikolesnikov.

Vozniška dovoljenja po tem vzorcu niso več veljavna za vožnjo na Danskem, ker je bila v letih 1991 do 1993 predpisana obvezna zamenjava vseh voznških dovoljenj. Vseeno je dovoljenje možno zamenjati za novo voznško dovoljenje, izdano na Danskem, druge države članice pa ga morajo priznavati do 19. januarja 2033.

Vzorec voznškega dovoljenja Danska 2 (DK2)*Izdajal se je na Danskem od 1.maja 1986 do 30. junija 1996*

Opis: voznško dovoljenje vsebuje rožnate in bež črte ter ima štiri strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca DK2	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM, A1, A2, A	1
A2	AM, A1, A2, A	1
B	AM, B1, B	2
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Dodatne informacije:

1. Danska kategorija A1 je za motorno kolo brez stranske prikolice, kategorija A2 pa za motorno kolo s stransko prikolico. Navedeni kategoriji zato ne ustrezata podkategorijama A1 in A2, kakor sta opredeljeni v Direktivi 2006/126/ES. Pravica do vožnje je pri danski kategoriji A1 omejena na motorna kolesa brez stranske prikolice, pri danski kategoriji A2 pa na motorna kolesa s stransko prikolico. Imetniki danske kategorije A1 in/ali A2 imajo pravico pridobiti popolne kategorije AM, A1, A2 in A v drugih državah članicah.
2. Imetniki danske kategorije B so pooblaščen tudi za vožnjo motornih trikolesnikov.

Vzorec voznškega dovoljenja Danska 3 (DK3)*Izdajal se je na Danskem od 1. julija 1996 do 13. aprila 1997*

Opis: voznško dovoljenje vsebuje rožnate in bež črte ter ima štiri strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca DK3	Ustrezne kategorije	Opombe
A (majhno motorno kolo)	Opombe	1
A (veliko motorno kolo)	AM, A1, A2, A	2
B	AM, B1, B	3
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca DK3	Ustrezne kategorije	Opombe
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Dodatne informacije:

- Imetniki danske kategorije A (majhno motorno kolo) so pooblašчени za vožnjo:
 - dvokolesnega motornega kolesa brez stranske prikolice, katerega razmerje med močjo in težo (vključno z vodo, oljem in gorivom) ne presega 0,16 kW/kg, moč pa ne presega 25 kW;
 - dvokolesnega motornega kolesa s stransko prikolico, katerega razmerje med močjo in težo (vključno z vodo, oljem in gorivom) ne presega 0,16 kW/kg;
 - motornih trikolesnikov;
 - vozil iz točk (a), (b) in (c) s priklopnikom;
 - velikega mopeda.
- Imetniki danske kategorije A (veliko motorno kolo) so pooblašчени za vožnjo:
 - vozil, navedenih pod točko 1;
 - dvokolesnega motornega kolesa brez stranske prikolice, katerega razmerje med močjo in težo (vključno z vodo, oljem in gorivom) presega 0,16 kW/kg ali katerega moč presega 25 kW;
 - dvokolesnega motornega kolesa s stransko prikolico, katerega razmerje med močjo in težo (vključno z vodo, oljem in gorivom) presega 0,16 kW/kg;
 - vozil iz točk (b) in (c) s priklopnikom.
- Imetniki danske kategorije B so pooblašчени tudi za vožnjo motornih trikolesnikov.

Vzorec voznškega dovoljenja Danska 4 (DK4)

Izdaja se na Danskem od 14. aprila 1997

Opis: voznško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi Sveta 91/439/EGS ⁽¹⁾.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca DK4	Ustrezne kategorije	Opombe
A (majhno motorno kolo)	AM, A1	1
A (veliko motorno kolo)	AM, A1, A2, A	2
B	AM, B1, B	3
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	

⁽¹⁾ Direktiva Sveta 91/439/EGS z dne 29. julija o voznških dovoljenjih (UL L 237, 24.8.1991, str. 1).

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca DK4	Ustrezne kategorije	Opombe
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Dodatne informacije

1. Imetniki danske kategorije A (majhno motorno kolo) so pooblašeni za vožnjo:

- (a) dvokolesnega motornega kolesa brez stranske prikolice, katerega razmerje med močjo in težo (vključno z vodo, oljem in gorivom) ne presega 0,16 kW/kg, moč pa ne presega 25 kW;
- (b) dvokolesnega motornega kolesa s stransko prikolico, katerega razmerje med močjo in težo (vključno z vodo, oljem in gorivom) ne presega 0,16 kW/kg;
- (c) motornih trikolesnikov;
- (d) vozil iz točk (a), (b) in (c) s priklopnikom;
- (e) velikega mopeda.

2. Imetniki danske kategorije A (veliko motorno kolo) so pooblašeni za vožnjo:

- (a) vozil, navedenih pod točko 1;
- (b) dvokolesnega motornega kolesa brez stranske prikolice, katerega razmerje med močjo in težo (vključno z vodo, oljem in gorivom) presega 0,16 kW/kg ali katerega moč presega 25 kW;
- (c) dvokolesnega motornega kolesa s stransko prikolico, katerega razmerje med močjo in težo (vključno z vodo, oljem in gorivom) presega 0,16 kW/kg;
- (d) vozil iz točk (b) in (c) s priklopnikom.

3. Imetniki danske kategorije B so pooblašeni tudi za vožnjo motornih trikolesnikov.

Datuma prve izdaje kategorij voznških dovoljenj, ki so bile izdane pred 1. majem 1986, ni mogoče določiti. V takih primerih je lahko v stolpcu 10 na dovoljenju znak „<“ ali „≤“, ob njem pa je navedena letnica, ki pomeni, da je bila kategorija izdana pred tem letom ali tega leta.

Do 19. januarja 2013 so danski predpisi glede pravice do vožnje majhnih mopeds naslednji:

Vsak od naslednjih pogojev daje osebi pravico, da vozi majhen moped na Danskem:

- (a) potrdilo za moped,
- (b) voznško dovoljenje za vožnjo traktorja, ali
- (c) starost 18 let ali več.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V NEMČIJI**Vzorec voznškega dovoljenja Nemčija 1 (D1)**

Izdajal se je v Nemčiji do 31. marca 1986 (v določenih primerih je datum izdaje lahko po 31. marcu 1986)

Opis: siv, štiri strani. V praksi se lahko pojavijo številne razlike v barvi in obliki, ker so se voznška dovoljenja po tem vzorcu izdajala več kot 40 let. Vozniška dovoljenja, izdana v nemški zvezni deželi Posarje, so lahko drugačne velikosti in so dvojezična (v nemščini in francoščini).

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca D1	Ustrezne kategorije	Opombe
1	AM, A1, A2, A	1
1 beschränkt auf Leichtkraftfahr- der (1 omejeno na lahka mo- torna kolesa): 1.4.1980–31.3.1986	AM, A1	7

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca D1	Ustrezne kategorije	Opombe
2	AM, A1, A B, BE, C1, C1E, C, CE	2, 3, 5, 8
3	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	3, 4, 5, 9
4	AM	6
5	—	

Dodatne informacije:

Lahko so vsebovane dodatne pravice zelo specifične in omejene narave, ki niso prikazane v tabelah. V takih primerih, ki so sicer redki, se je treba ob nejasnostih glede obsega pravic obrniti na nemške organe za izdajo dovoljenj.

1. Če je bilo vozniško dovoljenje za „Klasse 1“ pridobljeno pred 1. decembrom 1954 (pred 1. oktobrom 1960 v zvezni deželi Posarje), lahko imetnik dovoljenja vozi tudi vozila kategorije B, ne da bi mu bilo treba dovoljenje zamenjati.

2. Če je imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse 2“ dopolnil 50 let pred 1. januarjem 2000, je njegovo dovoljenje prenehalo veljati 31. decembra 2000. Če je ta imetnik vozniško dovoljenje do 1. januarja 2001 zamenjal z vozniškim dovoljenjem po novem vzorcu, se upoštevata čas veljavnosti in pogostost zdravniških pregledov, ki se uporabljata za novi vzorec. Če imetnik dovoljenja dopolni 50 let po 31. decembru 1999, mora svoje vozniško dovoljenje zamenjati z vozniškim dovoljenjem po novem vzorcu najpozneje na svoj 50. rojstni dan, novo vozniško dovoljenje pa velja za obdobje pet let.

3. Če je bilo vozniško dovoljenje za „Klasse 2“ ali „Klasse 3“ pridobljeno pred 1. decembrom 1954 (pred 1. oktobrom 1960 v zvezni deželi Posarje), lahko imetnik vozi tudi vozila kategorije A.

Če je bilo vozniško dovoljenje za „Klasse 2“ ali „Klasse 3“ pridobljeno po zgoraj navedenih datumih, vendar pred 1. aprilom 1980, lahko imetnik vozniškega dovoljenja vozi tudi vozila kategorije A1.

4. Imetnik dovoljenja za „Klasse 3“ lahko vozi tudi vozila naslednje kategorije: CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= z ne več kot skupno tremi osmi).

5. Imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse 3“ lahko na domačem ozemlju vozi avtobuse brez potnikov z največjo dovoljeno maso, manjšo od 7,5t. Imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse 2“ lahko vozi avtobuse brez potnikov na domačem ozemlju.

6. Če je bilo vozniško dovoljenje za „Klasse 4“ izdano pred 1. decembrom 1954 (pred 1. oktobrom 1960 v zvezni deželi Posarje), to ni samo nacionalna kategorija, ampak lahko imetnik vozi vozila naslednjih kategorij: A, B.

Če je bilo vozniško dovoljenje za „Klasse 4“ izdano po zgoraj navedenih datumih, vendar pred 1. aprilom 1980, lahko imetnik vozi vozila kategorije A1.

7. A1 velja tudi za motorna kolesa kategorije A1 z razmerjem med močjo in težo nad 0,1 kW/kg (koda 79.05).

8. A1 velja tudi za motorna kolesa kategorije A1 z razmerjem med močjo in težo nad 0,1 kW/kg (koda 79.05). A je omejena na tricikle (koda 79.03) in tricikle s priklopnikom s skupno največjo dovoljeno maso, ki ne presega 750 kg (koda 79.04). BE velja tudi za vozila kategorije BE, pri katerih največja dovoljena masa priklopnika presega 3 500 kg (koda 79.06).

9. A1 in A sta omejeni na tricikle (koda 79.03) in tricikle s priklopnikom s skupno največjo dovoljeno maso, ki ne presega 750 kg (koda 79.04). BE velja tudi za vozila kategorije BE, pri katerih največja dovoljena masa priklopnika presega 3 500 kg (koda 79.06).

Vzorec Nemčija 2 (D2)

Izdajal se je v Nemški demokratični republiki do 1969

Opis: sivo vozniško dovoljenje s štirimi stranmi.

Z zakonskimi spremembami, ki so začele veljati 1. aprila 1957, so se spremenili obseg in definicije kategorij. Zato se za vozniško dovoljenje po tem vzorcu zahtevata dve tabeli ekvivalentnosti.

D2a: vozniška dovoljenja po tem vzorcu so se izdajala do 31. marca 1957.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca D2a	Ustrezne kategorije	Opombe
1	AM, A1, A2, A, B	
2	AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 3, 4, 5
3	AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C	2, 3, 4, 5
4	AM, A1, A2, A, B	4

D2b: vozniška dovoljenja po tem vzorcu so se izdajala v obdobju od 1. aprila 1957 do 1969.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca D2b	Ustrezne kategorije	Opombe
1	AM, A1, A2, A	
2	AM, A1, B	4
3	AM, A1	6
4	AM, A1, B, BE, C1, C1E	2, 3, 4, 5
5	AM, A1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 3, 4, 5

Dodatne informacije:

Lahko so vsebovane dodatne pravice zelo specifične in omejene narave, ki niso prikazane v tabelah. V takih primerih, ki so sicer redki, se je treba ob nejasnostih glede obsega pravic obrniti na nemške organe za izdajo dovoljenj.

- Če je imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse 2“, izdanega pred 1. aprila 1957, ali dovoljenja za „Klasse 5“, izdanega po 31. marcu 1957, dopolnil 50 let najpozneje 1. januarja 2000, je njegovo dovoljenje prenehalo veljati 31. decembra 2000. Če je ta imetnik vozniško dovoljenje do 1. januarja 2001 zamenjal z vozniškim dovoljenjem po novem vzorcu, se upoštevata čas veljavnosti in pogostost zdravniških pregledov, ki se uporabljata za novi vzorec. Če imetnik dovoljenja dopolni 50 let po 31. decembra 1999, mora svoje vozniško dovoljenje zamenjati z vozniškim dovoljenjem po novem vzorcu najpozneje na svoj 50. rojstni dan, novo vozniško dovoljenje pa velja za obdobje pet let.
- Imetniki vozniškega dovoljenja za „Klasse 3“, izdanega pred 1. aprilom 1957 (D2a), in dovoljenja za „Klasse 4“, izdanega po 31. marca 1957 (D2b), lahko vozijo tudi vozila naslednje kategorije: CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= z ne več kot skupno tremi osmi).

3. Imetniki vozniškega dovoljenja za „Klasse 3“, izdanega pred 1. aprilom 1957 (D2a), ali za „Klasse 4“, izdanega po 31. marcu 1957 (D2b), lahko vozijo avtobus brez potnikov z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 t, tudi v mednarodnem prometu.

Imetniki vozniškega dovoljenja za „Klasse 2“, izdanega pred 1. aprilom 1957 (D2a), ali za „Klasse 5“, izdanega po 31. marcu 1957 (D2b), lahko vozijo avtobus brez potnikov na domačem ozemlju.

4. Imetniki vozniških dovoljenj za „Klasse 2“, „Klasse 3“ ali „Klasse 4“ po vzorcu D2a ali vozniških dovoljenj za „Klasse 2“, „Klasse 4“ ali „Klasse 5“ po vzorcu D2b, ki so bila izdana pred 1. decembrom 1954, lahko vozijo vozila kategorije A.
5. BE velja tudi za vozila kategorije BE, pri katerih največja dovoljena masa priklopnika presega 3 500 kg (koda 79.06).
6. A1 velja tudi za motorna kolesa kategorije A1 z razmerjem med močjo in težo nad 0,1 kW/kg (koda 79.05).

Vzorec vozniškega dovoljenja Nemčija 3 (D3)

Izdajal se je v Nemški demokratični republiki od leta 1969 do 31. maja 1982.

Opis: knjižica z 12 stranmi, sive platnice.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca D3	Ustrezne kategorije	Opombe
1	AM, A1, A2, A	5
2	AM, B	4, 5, 7
3	AM	7
4	AM, B, BE, C1, C1E	2, 3, 4, 7, 8
5	AM, A1, A, B, BE, C, C1, C1E, CE	1, 3, 4, 7, 8, 9
§ 6 StVZO, § 85 StVZO	—	7

Dodatne informacije:

Lahko so vsebovane dodatne pravice zelo specifične in omejene narave, ki niso prikazane v tabelah. V takih primerih, ki so sicer redki, se je treba ob nejasnostih glede obsega pravic obrniti na nemške organe za izdajo dovoljenj.

- Če je imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse 5“ dopolnil 50 let pred 31. decembrom 1999, je njegovo dovoljenje prenehalo veljati 1. januarja 2000. Če je ta imetnik vozniško dovoljenje do 1. januarja 2001 zamenjal z vozniškim dovoljenjem po novem vzorcu, se upošteva čas veljavnosti in pogostost zdravniških pregledov, ki se uporabljata za novi vzorec. Če imetnik dovoljenja dopolni 50 let po 31. decembru 1999, mora svoje vozniško dovoljenje zamenjati z vozniškim dovoljenjem po novem vzorcu najpozneje na svoj 50. rojstni dan, novo vozniško dovoljenje pa velja za obdobje pet let.
- Imetniki dovoljenja za „Klasse 4“ lahko vozijo tudi vozila naslednje kategorije: CE 79 ($C1E > 12\text{ t}$, $L \leq 3$) (= z ne več kot skupno tremi osmi).
- Imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse 4“ lahko na domačem ozemlju vozi avtobuse brez potnikov z največjo dovoljeno maso, manjšo od 7,5 t. Imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse 5“ lahko vozi avtobuse brez potnikov na domačem ozemlju.
- Imetniki vozniških dovoljenj za „Klasse 2“, „Klasse 4“ ali „Klasse 5“, ki so bila izdana pred 1. decembrom 1954, imajo neomejeno pravico do vožnje vozil kategorije A.
- Če je bilo vozniško dovoljenje za „Klasse 1“ izdano pred 1. aprilom 1957, lahko imetnik vozi samo vozila kategorije B.

6. Če je bilo vozniško dovoljenje za „Klasse 2“ izdano pred 1. decembrom 1954, lahko imetnik vozi vozila kategorije B 79.
7. Če je imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse 2“, „Klasse 3“, „Klasse 4“ ali „Klasse 5“, ali dovoljenja v skladu z § 6 StVZO ali §85 StVZO pridobil to dovoljenje pred 1. aprilom 1980, lahko vozi tudi vozila kategorije A1.
8. BE velja tudi za vozila kategorije BE, pri katerih največja dovoljena masa priklopnika presega 3 500 kg (koda 79.06).
9. A1 in A sta omejeni na trikolesnike (koda 79.03).

Vzorec vozniškega dovoljenja Nemčija 4 (D4)

Izdajal se je v Nemški demokratični republiki od 1. junija 1982 do 2. oktobra 1990

Opis: vozniško dovoljenje je na svetlo rožnatem papirju, ima štiri strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca D4	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A1, A2, A	4
B	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	2, 3, 5, 6
C	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C	1, 3, 5, 6
D	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, D	1, 5, 6
BE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	2, 3, 5, 6
CE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 5, 6
DE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, D, DE	1, 5, 6

Dodatne informacije:

Lahko so vsebovane dodatne pravice zelo specifične in omejene narave, ki niso prikazane v tabelah. V takih primerih, ki so sicer redki, se je treba ob nejasnostih glede obsega pravic obrniti na nemške organe za izdajo dovoljenj.

1. Če je imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse C“, „Klasse CE“, „Klasse D“ in „Klasse DE“ dopolnil 50 let pred 1. januarjem 2000, je njegovo dovoljenje prenehalo veljati 31. decembra 2000. Če je ta imetnik vozniško dovoljenje do 1. januarja 2001 zamenjal z vozniškim dovoljenjem po novem vzorcu, se upoštevata čas veljavnosti in pogostost zdravniških pregledov, ki se uporabljata za novi vzorec. Če imetnik dovoljenja dopolni 50 let po 31. decembru 1999, mora svoje vozniško dovoljenje zamenjati z vozniškim dovoljenjem po novem vzorcu najpozneje na svoj 50. rojstni dan, novo vozniško dovoljenje pa velja za obdobje pet let.
2. Imetniki vozniškega dovoljenja za „Klasse B“ in „Klasse BE“ lahko vozijo tudi vozila naslednje kategorije: CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= z ne več kot skupno tremi osmi).
3. Imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse B“ in „Klasse BE“ lahko na domačem ozemlju vozi avtobuse brez potnikov z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 t.

Imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse C“ lahko vozi avtobuse brez potnikov na domačem ozemlju.

4. A1 velja tudi za motorna kolesa kategorije A1 z razmerjem med močjo in težo nad 0,1 kW/kg (koda 79.05).
5. A1 in A sta omejeni na trikolesnike (koda 79.03).
6. BE velja tudi za vozila kategorije BE, pri katerih največja dovoljena masa priklopnika presega 3 500 kg (koda 79.06).

Vzorec vozniškega dovoljenja Nemčija 5 (D5)

Izdajal se je v Nemčiji od 1. aprila 1986 do 31. decembra 1998

Opis: vozniško dovoljenje je na svetlem rožnatem papirju in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca D5	Ustrezne kategorije	Opombe
1	AM, A1, A2, A	2, 7
1a	AM, A1, A2, A	7
1b	AM, A1	7
2	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 3, 5, 8, 9
3	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	3, 4, 5, 8, 9
4	AM	6
5	AM	

Dodatne informacije:

Lahko so vsebovane dodatne pravice zelo specifične in omejene narave, ki niso prikazane v tabelah. V takih primerih, ki so sicer redki, se je treba ob nejasnostih glede obsega pravic obrniti na nemške organe za izdajo dovoljenj.

1. Če je imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse 2“ dopolnil 50 let pred 31. decembrom 1999, je njegovo dovoljenje prenehalo veljati 1. januarja 2000. Če je ta imetnik vozniško dovoljenje do 1. januarja 2001 zamenjal z vozniškim dovoljenjem po novem vzorcu, se upoštevata čas veljavnosti in pogostost zdravniških pregledov, ki se uporabljata za novi vzorec. Če imetnik dovoljenja dopolni 50 let po 31. decembru 1999, mora svoje vozniško dovoljenje zamenjati z vozniškim dovoljenjem po novem vzorcu najpozneje na svoj 50. rojstni dan, novo vozniško dovoljenje pa velja za obdobje pet let.
2. Če je bilo vozniško dovoljenje za „Klasse 1“ po vzorcu D1 pridobljeno pred 1. aprilom 1954 (pred 1. oktobrom 1960 v zvezni deželi Posarje), lahko imetnik vozi vozila kategorije B.

Za vozniško dovoljenje po vzorcu D5 velja navedeno le, če je bilo istemu imetniku pred zadevnimi datumi izdano vozniško dovoljenje po vzorcu D1 in kasneje zamenjano z vozniškim dovoljenjem po vzorcu D5.

3. Če je bilo vozniško dovoljenje za „Klasse 2“ ali „Klasse 3“ po vzorcu D1 pridobljeno pred 1. decembrom 1954 (pred 1. oktobrom 1960 v zvezni deželi Posarje), lahko imetnik vozi tudi vozila kategorije A. Če je bilo vozniško dovoljenje za „Klasse 2“ ali „Klasse 3“ pridobljeno po zgoraj navedenih datumih, vendar pred 1. aprilom 1980, lahko imetnik vozniškega dovoljenja vozi tudi vozila kategorije A1.

Za vozniško dovoljenje po vzorcu D5 navedeno velja le, če je bilo istemu imetniku pred zadevnimi datumi izdano vozniško dovoljenje po vzorcu D1 in kasneje zamenjano z vozniškim dovoljenjem po vzorcu D5.

4. Imetnik dovoljenja za „Klasse 3“ lahko vozi tudi vozila naslednje kategorije: CE 79 ($C1E > 12\text{ t}$, $L \leq 3$) (= z ne več kot skupno tremi osmi).
5. Imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse 3“ lahko na domačem ozemlju vozi avtobuse brez potnikov z največjo dovoljeno maso, manjšo od 7,5 t. Imetnik vozniškega dovoljenja za „Klasse 2“ lahko vozi avtobuse brez potnikov na domačem ozemlju.

6. Če je bilo vozniško dovoljenje za „Klasse 4“ po vzorcu D1 izdano pred 1. decembrom 1954 (pred 1. oktobrom 1960 v zvezni deželi Posarje), to ni samo nacionalna kategorija, ampak lahko imetnik vozi vozila naslednjih kategorij: A, B. Če je bilo vozniško dovoljenje za „Klasse 4“ izdano po zgoraj navedenih datumih, vendar pred 1. aprilom 1980, lahko imetnik vozi vozila kategorije A1.

Za vozniško dovoljenje po vzorcu D5 velja navedeno le, če je bilo istemu imetniku pred zadevnimi datumi izdano vozniško dovoljenje po vzorcu D1 in kasneje zamenjano z vozniškim dovoljenem po vzorcu D5.

7. A1 velja tudi za motorna kolesa kategorije A1 z razmerjem med močjo in težo nad 0,1 kW/kg (koda 79.05).
8. A1 in A sta omejeni na tricikle (nova koda 79.03) in tricikle s priklopnikom s skupno največjo dovoljeno maso, ki ne presega 750 kg (nova koda 79.04).
9. BE velja tudi za vozila kategorije BE, pri katerih največja dovoljena masa priklopnika presega 3 500 kg (koda 79.06).

Vzorec vozniškega dovoljenja Nemčija 6 (D6)

Izdajal se je v Nemčiji od 1. januarja 1999 do 18. januarja 2013

Opis: vozniško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca D6	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM, A1	1
A (beschränkt)	AM, A1, A2	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, A, B	2
BE	AM, A1, A, B, BE	2, 3
C1	AM, A1, A, B, C1	2
C1E	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	2, 3
C	AM, A1, A, B, C1, C	2
CE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	2, 3
D1	AM, A1, A, B, D1	2
D1E	AM, A1, A, B, BE, D1, D1E	2, 3
D	AM, A1, A, B, D1, D	2
DE	AM, A1, A, B, BE, D1, D1E, D, DE	2, 3
M	AM	
S	AM	

Dodatne informacije:

- A1 velja tudi za motorna kolesa kategorije A1 z razmerjem med močjo in težo nad 0,1 kW/kg (koda 79.05).
- A1 in A sta omejeni na tricikle (koda 79.03) in tricikle s priklopnikom s skupno največjo dovoljeno maso, ki ne presega 750 kg (koda 79.04).
- BE velja tudi za vozila kategorije BE, pri katerih največja dovoljena masa priklopnika presega 3 500 kg (koda 79.06).

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V ESTONIJI

Vzorec voznškega dovoljenja Estonija 1 (EST1)

Izdajal se je v Estoniji od 1. novembra 1999 do 30. septembra 2004

Opis: Vozniško dovoljenje je rožnate barve in izdelano iz posebnega sintetičnega papirja, imenovanega (TESLIN, ISO 9002; 1994), ki je v celoti prekrit z varnostnim plastičnim ovitkom. Na papirju je mrežast varnostni vzorec; na plastičnem ovitku je na hrbtni strani reliefno vtisnjen vzorec „EST“ s šestimi valovitimi vrsticami. Podatki so natisnjeni, fotografija je skenirana.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca EST1	Ustrezne kategorije	Opombe
—	AM	
A1	A1	
A	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(R)	—	
(T)	—	

1. največja moč za kategorijo A ne bi smela presegati 25 kW ali 0,16 kW/kg.

Dodatne informacije:

Omejitev(-ve), na formularju s kodami:

- 1 – potrebna so očala ali kontaktne leče;
- 2 – potreben je slušni pripomoček;
- 3 – velja za ročno upravljana vozila;
- 4 – največja moč za kategorijo A ne bi smela presegati 25 kW ali 0,16 kW/kg;
- 5 – avtomatski menjalnik.

Beseda „ESMANE“ na sredini spodaj na sprednji strani nakazuje, da je imetnik voznškega dovoljenja voznik začetnik; veljavnost takega dovoljenja je omejena na dve leti.

Vzorec vozniškega dovoljenja Estonija 2 (EST2)

Izdajal se je v Estoniji od 1. oktobra 2004 do 7. septembra 2008

Opis: vozniško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS.

Dovoljenje je iz plastičnega materiala in ima rožnat vzorec v ozadju, ki je edinstven in značilen le za estonsko vozniško dovoljenje. Osební podatki (vključno z digitalno fotografijo in imetnikovim podpisom) so na vozniško dovoljenje lasersko vgravirani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca EST 2	Ustrezne kategorije	Opombe
—	AM	
A1	A1	1
A	A2	
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(R)	—	
(T)	—	

1. največja moč za kategorijo A ne bi smela presegati 25 kW ali 0,16 kW/kg;

Dodatne informacije:

Omejitev(-ve), na formularju s kodami:

101 – začasno vozniško dovoljenje. Za voznike začetnike je obvezno namestiti sliko zelenega javorjevega lista na okno avtomobila (spredaj in zadaj), če imajo začasna vozniška dovoljenja (za 2 leti). Največja hitrost je omejena na 90 km/h.

102 – te kategorije se smejo voziti le v času, ko obveznik služi vojaški rok.

103 – kategorija D – voznik lahko vozi le trolejbus.

105 – motorno kolo, katerega moč ne presega 25 kW oziroma katerega efektivna moč motorja ne presega 0,16 kW/kg.

106 – kategorija D – omejena na potovanja, dolga do 50 km.

Vzorec vozniškega dovoljenja Estonija 3 (EST3)*Izdaja se v Estoniji od 8. septembra 2008*

Opis: Je enak kot vzorec 2 vozniškega dovoljenja; le besede „Driving Licence“ in „Permis de conduire“ so dodane na sprednji strani blizu besede „JUHILUBA“.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca EST 3	Ustrezne kategorije	Opombe
AM	AM	
A1	A1	
A	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(R)	—	
(T)	—	

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V GRČIJI**Vzorec vozniškega dovoljenja Grčija 1 (GR1a)***Izdaja se v Grčiji od 11. januarja 1987*

Opis: Moder in rumen s črnimi črkami.

To dovoljenje ima dvanajst strani in se nanaša na kategorije B, Γ, Δ, E.

Vzorec vozniškega dovoljenja Grčija 1 (GR1b)*Izdaja se v Grčiji od 11. januarja 1987*

Opis: Moder in rumen s črnimi črkami.

To dovoljenje ima osem strani in se nanaša le na kategorijo A.

Do 30. januarja 1985 so vozniška dovoljenja katere koli kategorije (B, Γ, Δ, E) vključevala tudi pravico do vožnje vozil kategorije AM. Od navedenega datuma do 18. januarja 2013 pa so vozniško dovoljenje za kategorijo AM izdajale le grške postaje prometne policije na posebnem vozniskem dovoljenju.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca GR1a in GR1b	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, B1, B	
E	BE	1
Γ	C1, C	
E	BE, C1E, CE	1
Δ	D1, D	
E	BE, D1E, DE	1

Dodatne informacije:

Čeprav točka „4b“ označuje, da imajo ti posebni vzorci določeno obdobje veljavnosti, je bilo to obdobje podaljšano do 65 let starosti, v skladu s predsedniškim odlokom 255/1984.

- Kategorija E je bila ločena kategorija in se je štela za veljavno le v kombinaciji z neko drugo kategorijo.

Vzorec vozniskega dovoljenja Grčija 2 (GR2)

Izdajal se je v Grčiji od 12. januarja 1987 do 31. marca 1997

Opis: Rožnat s črnimi črkami. To dovoljenje ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca GR2	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A1, A2, A	
B	B1, B	
E	BE	1
Γ/C	C1, C	
E	BE, C1E, CE	1
Δ/D	D1, D	
E	BE, D1E, DE	1

Dodatne informacije:

Od 30. januarja 1985 do 18. januarja 2013 so vozniško dovoljenje za kategorijo AM izdajale le grške postaje prometne policije na posebnem vozniskem dovoljenju.

- Kategorija E je bila ločena kategorija in se je štela za veljavno le v kombinaciji z neko drugo kategorijo („B“ ali „Γ“ ali „Δ“).

Vzorec vozniškega dovoljenja Grčija 3 (GR3)

Izdajal se je v Grčiji od 1. aprila 1997 do 30. aprila 2001

Opis: Rožnat s črnimi črkami.

To dovoljenje ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca GR3	Ustrezne kategorije	Opombe
A/A1	AM, A1	
A/A	AM, A1, A2, A	
B/B1	B1	
B/B	B1, B	1
BE	BE	
Γ1/C1	C1	
Γ1E/C1E	BE, C1E	
Γ/C	C1, C	
ΓE/CE	BE, C1E, CE	
Δ1/D1	D1	
Δ1E/D1E	BE, D1E	
Δ/D	D1, D	
ΔE/DE	BE, D1E, DE	

Dodatne informacije:

Od 30. januarja 1985 do 18. januarja 2013 so vozniško dovoljenje za kategorijo AM izdajale le grške postaje prometne policije na posebnem vozniškem dovoljenju.

1. V skladu z Direktivo 91/439/EGS, ki je prenesena v grško zakonodajo s predsedniškim odlokom 19/1995, lahko imetnik kategorij B1 in B vozi tudi trikolesnike in štirikolesnike na motorni pogon. Zato se lahko vpiše kategorija A s kodo 79.03.

Vzorec vozniškega dovoljenja Grčija 4 (GR4)

Izdajal se je v Grčiji od 1. maja 2001 do 18. januarja 2009

Opis: Rožnat s črnimi črkami.

To dovoljenje ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca GR4	Ustrezne kategorije	Opombe
A/A (≤ 25 kW in ≤ 0,16 kW/kg), A/A	AM, A1	
A/A	AM, A1, A2, A	
B	B1, B	1

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca GR4	Ustrezne kategorije	Opombe
BE	BE	
Γ1/C1	C1	
Γ1E/C1E	BE, C1E	
Γ/C	C	
ΓE/CE	BE, C1E, CE	
Δ1/D1	D1	
Δ1E/D1E	BE, D1E	
Δ/D	D1, D	
ΔE/DE	BE, D1E, DE	

Dodatne informacije:

Od 30. januarja 1985 do 18. januarja 2013 so vozniško dovoljenje za kategorijo AM izdajale le grške postaje prometne policije na posebnem vozniskem dovoljenju.

1. V skladu z Direktivo 91/439/EGS, ki je prenesena v grško zakonodajo s predsedniškim odlokom 19/1995, lahko imetnik kategorij B1 in B vozi tudi trikolesnike in štirikolessnike na motorni pogon. Zato se lahko vpiše kategorija A s kodo 79.03.

Vzorec voznškega dovoljenja Grčija 5 (GR5)

Izdajal se je v Grčiji od 19. januarja 2009 do 18. januarja 2013

Opis: Rožnat s črnimi črkami.

Dimenzije: širina: 85,6 mm, višina: 54 mm (debelina 0,75 mm).

Nova vozniška dovoljenja so tiskana v obliki plastične kartice, v skladu z mednarodnimi standardi kakovosti (ISO) in vsemi tehničnimi zahtevami iz Priloge I k Direktivi 2006/126/ES. Sprednja stran vključuje varnostni holograma (levi kot). Vsi znaki so mikronatisnjeni na varnostni podlagi z optično spremenljivim črnilom (O.V.I. – optically variable ink). Načrtujejo se tudi dvojne slike in otipne varnostne značilnosti. Hrbtna stran vključuje tridimenzionalni varnostni hologram in varnostno ozadje, sestavljeno iz nezdružljivih slik in sekajočih se črt. Potiskanost na obeh straneh je vidna z UV svetlobo, vendar pa to na noben način ne vpliva na kakovost dovoljenja.

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca GR5	Ustrezne kategorije	Opombe
A/A (≤ 25 kW in $\leq 0,16$ kW/kg), A/A	AM A1	
A/A	AM, A1, A2, A	
B	B1,B	1
BE	BE	
Γ1/C1	C1	
Γ1E/C1E	BE; C1E	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca GR5	Ustrezne kategorije	Opombe
Γ/C	C1, C	
ΓE/CE	BE; C1E, CE	
Δ/D	D1, D	
ΔE/DE	BE, D1E, DE	

Dodatne informacije:

Od 30. januarja 1985 do 18. januarja 2013 so voziško dovoljenje za kategorijo AM izdajale le grške postaje prometne policije na posebnem voziškem dovoljenju.

1. V skladu z Direktivo 91/439/EGS, ki je prenesena v grško zakonodajo s predsedniškim odlokom 19/1995, lahko imetnik kategorij B1 in B vozi tudi trikolesnike in štirikolessnike na motorni pogon. Zato se lahko vpiše kategorija A s kodo 79.03.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V ŠPANJI

Vzorec voziškega dovoljenja Španija 1 (E1)

Izdajal se je v Španiji od 27. junija 1997 do 1. novembra 2004

Opis: voziško dovoljenje je na rožnatem papirju s šestimi stranmi in je v skladu s Prilogo I k Direktivi 91/439/EGS.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca E1	Ustrezne kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Vzorec vozniškega dovoljenja Španija 2 (E2)*Izdajal se je v Španiji od 2. novembra 2004 do 7. decembra 2009*

Opis: vozniško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca E2	Ustrezne kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(btp)	—

Vzorec vozniškega dovoljenja Španija 3 (E3)*Izdaja se v Španiji od 8. decembra 2009*

Opis: vozniško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo I.3 k Direktivi 2006/126/ES.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca E3	Ustrezne kategorije
AM	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
—	B1
B	B

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca E3	Ustrezne kategorije
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(btp)	—

Dodatne informacije:

Kategoriji AM in A2 se izdajata od 8. decembra 2009.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V FRANCIJI

Vzorec voznškega dovoljenja Francija 1 (F1)

Izdajal se je v Franciji do 31. decembra 1954

Opis: voznško dovoljenje je rožnata kartica z dvema stranema, na sprednji strani je fotografija.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca F1	Ustrezne kategorije	Opombe
—	AM, A1, B1, B	1, 2
1° Voitures affectés à des transports en commun	AM, A1, B1, B, D1, D	2
2° véhicules pesant en charge plus de 3 000 kg	AM, A1, B1, B, C1, C, C1E, CE	2
3° Motocycles à deux roues	AM, A1, A2, A, B1	

Dodatne informacije:

- Če na zadnji strani voznškega dovoljenja ni nobene navedbe, dovoljenje ne velja za vožnjo vozil kategorij 1°, 2°, 3°. Zato za kategorijo B, ki ni vključena v nobeno od navedenih treh kategorij, na dokumentu niso navedene ustrezne ekvivalentne pravice. V ustrezni vrstici tabele je to označeno na naslednji način: „—“.
- Ekvivalentnost s kategorijo A1 (mopedi in vozila kategorije L4e) je veljavna samo v primeru upravičene vožnje v zadnjih petih letih pred 1. januarjem 2011 (glede na informacije, ki jih zagotovi zavarovalnica) ali po predložitvi potrdila o udeležbi na usposabljanju v trajanju treh ali sedmih ur.

Vzorec voznškega dovoljenja Francija 2 (F2)

Izdajal se je v Franciji od 1. januarja 1955 do 19. januarja 1975

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima šest strani (je precej večje od vzorcev v Prilogi I k Direktivi 91/439/EGS).

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca F2	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1*, B1, B + koda 79	1, 2
C	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
D	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1, 3
E(B)	AM, A1*, B1, B, BE	1
E(C)	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
E(D)	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	3
FA1	AM, A1, B1 + koda (10, 15, ...)	
FA	AM, A1, A2, A, B1 + koda (10, 15, ...)	
FB	B1, B + koda (10, 15, ...)	

Dodatne informacije:

1. A1*: v tem primeru je ekvivalentnost s kategorijo A1 (lahka motorna kolesa in vozila kategorije L5e) veljavna pod pogojem, da se dokaže dejanska vožnja takega vozila v petih letih pred 1. januarjem 2011 (izjava, ki jo izda zavarovalnica), ali, če voznik v zadnjih petih letih ni vozil takega vozila, da se predloži potrdilo o tri- ali sedemurnem usposabljanju pri pooblaščenih ustanovi.
2. B: Imetniki voznškega dovoljenja kategorije B, izdanega pred 20. januarjem 1975, skupaj s kodo 79 (avtodom – največja dovoljena masa > 3 500 kg) lahko vozijo vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži poleg voznikovega sedeža, katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg.
3. Če je vozilo, s katerim je imetnik voznškega dovoljenja opravil praktični del preizkusa vožnje za kategorijo D ali DE, tehtalo manj kot 3 500 kg, lahko imetnik vozi samo vozila kategorij AM, A1*, B1, B, BE, D1 79 (< 3 500 kg) in D79 (< 3 500 kg).

Vzorec voznškega dovoljenja Francija 3 (F3)

Izdajal se je v Franciji od 20. januarja 1975 do 29. februarja 1980

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima šest strani (je precej večje od vzorcev v Prilogi I k Direktivi 91/439/EGS).

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca F3	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca F3	Ustrezne kategorije	Opombe
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t)	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
FA1	AM, A1, B1, + koda (10, 15, ...)	
FA	AM, A1, A2, A, B1+ koda (10, 15, ...)	
FB	B1, B + koda (10, 15, ...)	

Dodatne informacije:

- Ekvivalentnost s kategorijo A1 (lahki mopedi in vozila kategorije L5e) je veljavna samo v primeru upravičene dejanske vožnje te vrste vozila v zadnjih petih letih pred 1. januarjem 2011 (glede na informacije, ki jih zagotovi zavarovalnica) ali po predložitvi potrdila o udeležbi na usposabljanju v trajanju treh ali sedmih ur.
- Če je testno vozilo, v katerem je imetnik vozniškega dovoljenja opravil praktični preizkus za kategorijo D ali DE, imelo maso $\leq 3\,500$ kg (v obdobju med 20. januarjem 1975 in 31. majem 1979) ali $\leq 7\,000$ kg (v obdobju med 1. junijem 1979 in 1. marcem 1980), lahko imetnik vozi le vozila naslednjih kategorij: AM, A1 (glej opombo 1), B1, B, BE, D1 79 ($\leq 3\,500$ kg) in D 79 ($\leq 3\,500$ kg).

Vzorec vozniškega dovoljenja Francija 4 (F4)

Izdajal se je v Franciji od 1. marca 1980 do 31. decembra 1984

Opis: vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima šest strani (je precej večje od voznških dovoljenj po vzorcih iz Priloge I k Direktivi 91/439/EGS).

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca F4	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM, A1, B1	
A2	AM, A1, A2, A, B1	
A3	AM, A1, A2, A, B1	
A4	AM, A1, B1	3
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t)	1
C1	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE	1, 2

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca F4	Ustrezne kategorije	Opombe
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE	1, 2
FA1	AM, A1, B1 + koda (10, 15, ...)	
FA2	AM, A, A2, A, B1 + koda (10, 15, ...)	
FA3	AM, A1, A2, A, B1 + koda (10, 15, ...)	
FA4	AM, B1 + koda (10, 15, ...)	
FB	AM, B1, B + koda (10, 15, ...)	

Dodatne informacije:

- Ekvivalentnost s kategorijo A1 (lahki mopedi in vozila kategorije L5e) je veljavna samo v primeru upravičene dejanske vožnje te vrste vozila v zadnjih petih letih pred 1. januarjem 2011 (glede na informacije, ki jih zagotovi zavarovalnica) ali po predložitvi potrdila o udeležbi na usposabljanju v trajanju treh ali sedmih ur.
- Če je testno vozilo, v katerem je imetnik vozniškega dovoljenja opravil praktični preizkus za kategorijo D, imelo maso $\leq 7\,000$ kg, lahko imetnik vozi le vozila naslednjih kategorij: AM, A1 (glej točko 1), B1, B, BE, D1 79 ($\leq 3\,500$ kg) in D 79 ($\leq 3\,500$ kg).
- Za A1: koda 79 L5e ≤ 15 kW.

Vzorec vozniškega dovoljenja Francija 5 (F5)

Izdajal se je v Franciji od 1. januarja 1985 do 30. junija 1990

Opis: vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca F5	Ustrezne kategorije	Opombe
AT	AM, A1, B1	2
AL	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
C limité	AM, A1, B1, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t)	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE	1, 2
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE	1, 2

Dodatne informacije:

- Ekvivalentnost s kategorijo A1 (lahki mopedi in vozila kategorije L5e) je veljavna samo v primeru upravičene dejanske vožnje te vrste vozila v zadnjih petih letih pred 1. januarjem 2011 (glede na informacije, ki jih zagotovi zavarovalnica) ali po predložitvi potrdila o udeležbi na usposabljanju v trajanju treh ali sedmih ur.

2. Če je testno vozilo, v katerem je imetnik vozniškega dovoljenja opravil praktični preizkus za kategorijo D, imelo maso $\leq 3\,500$ kg, lahko imetnik vozi le vozila naslednjih kategorij: AM, A1 (glej točko 1), B1, B, BE, D1 79 ($\leq 3\,500$ kg) in D 79 ($\leq 3\,500$ kg).
3. Za A1: koda 79 L5e ≤ 15 kW.

Vzorec vozniškega dovoljenja Francija 6 (F6)

Izdajal se je v Franciji od 1. julija 1990 do 15. novembra 1994

Opis: vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca F6	Ustrezne kategorije	Opombe
AT	AM, A1, B1	2
AL	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

- Ekvivalentnost s kategorijo A1 (lahki mopedi in vozila kategorije L5e) je veljavna samo v primeru upravičene dejanske vožnje te vrste vozila v zadnjih petih letih pred 1. januarjem 2011 (glede na informacije, ki jih zagotovi zavarovalnica) ali po predložitvi potrdila o udeležbi na usposabljanju v trajanju treh ali sedmih ur.
- Za A1: koda 79 L5e ≤ 15 kW.

Vzorec vozniškega dovoljenja Francija 7 (F7)

Izdajal se je v Franciji od 16. novembra 1994 do 28. februarja 1999

Opis: vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca F7	Ustrezne kategorije	Opombe
AT	AM, A1, B1	2
AL	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca F7	Ustrezne kategorije	Opombe
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

- Ekvivalentnost s kategorijo A1 (lahki mopedi in vozila kategorije L5e) je veljavna samo v primeru upravičene dejanske vožnje te vrste vozila v zadnjih petih letih pred 1. januarjem 2011 (glede na informacije, ki jih zagotovi zavarovalnica) ali po predložitvi potrdila o udeležbi na usposabljanju v trajanju treh ali sedmih ur.
- Za A1: koda 79 L5e ≤ 15 kW.

Vzorec voznškega dovoljenja Francija 8 (F8)

Izdajal se je v Franciji od 1.marca 1999 do 18. januarja 2013

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju in je v skladu s Prilogo I k Direktivi 91/439/EGS.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca F8	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM, A1,B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B1	AM, A1, B1	2
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B1E, B, BE	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, DE	1, 3
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

- Ekvivalentnost s kategorijo A1 (lahki mopedi in vozila kategorije L5e) je veljavna samo v primeru upravičene dejanske vožnje te vrste vozila v zadnjih petih letih pred 1. januarjem 2011 (glede na informacije, ki jih zagotovi zavarovalnica) ali po predložitvi potrdila o udeležbi na usposabljanju v trajanju treh ali sedmih ur.
- Za A1: koda 79 L5e ≤ 15 kW.
- Kategorija CE dovoljuje vožnjo vozil kategorije DE v primeru, da ima imetnik tudi dovoljenje za kategorijo D.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA HRVAŠKEM**Vzorec vozníškega dovoljenja Hrvaška 1 (HR1)***Izdajal se je na Hrvaškem od 1. aprila 1993 do 19. novembra 2004*

Opis: vozníško dovoljenje je na prepognjenem rožnatem papirju in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca HR1	Ustrezne kategorije	Opombe
H	AM	1
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, B1, B	
C	AM, B1, B, C1, C	
D	AM, B1, B, C1, C, D1, D	
E(B)	AM, B1, B, BE	3
E(C)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	3
E(D)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	3
F	—	4
G	—	2
H	—	1

Dodatne informacije:

1. Kategorija H je bila veljavna za mopede in delovne stroje, kot so nakladalnik, viličar itd.
2. Kategorija G je bila veljavna za traktorje. Kategoriji G in H sta bili ločeni kategoriji, vendar sta se izdajali tudi imetnikom vozníških dovoljenj za kategorije B, C ali D.
3. Kategorija E je bila ločena kategorija, vendar se je štela za veljavno le v kombinaciji z neko drugo kategorijo (B, C ali D).
4. Kategorija F je bila veljavna za tramvaje.

Vzorec vozníškega dovoljenja Hrvaška 2 (HR2)*Izdajal se je na Hrvaškem od 20. novembra 2004 do 31. januarja 2009*

Opis: vozníško dovoljenje je na prepognjenem rožnatem papirju in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca HR2	Ustrezne kategorije	Opombe
M	AM	
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, B1, B	
B + E	AM, B1, B, BE	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca HR2	Ustrezne kategorije	Opombe
C1	AM, B1, B, C1	
C1 + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E	
C	AM, B1, B, C1, C	
C + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	
D	AM, B1, B, C1, C, D1, D	
D + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	
F	—	1
G	—	2
H	—	3

Dodatne informacije:

1. Kategorija F velja za traktorje s priklopnikom ali brez njega.
2. Kategorija G velja za delovne stroje, kot so nakladalnik, viličar itd. Kategorije F, G in M so bile ločene kategorije, vendar so se izdajale tudi imetnikom voznških dovoljenj kategorij B, C ali D.
3. Kategorija H je bila veljavna za tramvaje.

Vzorec voznškega dovoljenja Hrvaška 3 (HR3)

Izdajal se je na Hrvaškem od 1. februarja 2009 do 30. junija 2013

Opis: voznško dovoljenje je na prepognjenem rožnatem papirju in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca HR2	Ustrezne kategorije	Opombe
M	AM	
A1	AM, A1	
A2	AM, A1, A2	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, B1, B	
B + E	AM, B1, B, BE	
C1	AM, B1, B, C1	
C1 + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E	
C	AM, B1, B, C1, C	
C + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca HR2	Ustrezne kategorije	Opombe
D	AM, B1, B, C1, C, D1, D	
D + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	
F	—	1
G	—	2
H	—	3

Dodatne informacije:

1. Kategorija F velja za traktorje s priklopnikom ali brez njega.
2. Kategorija G velja za delovne stroje, kot so nakladalnik, viličar itd. Kategorije F, G in M so bile ločene kategorije, vendar so se izdajale tudi imetnikom voznških dovoljenj kategorij B, C ali D.
3. Kategorija H je bila veljavna za tramvaje.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA IRSKEM

Vzorec voznškega dovoljenja Irska 1 (IRL1)

Izdajal se je na Irskem od 25. junija 1992 do 16. novembra 1999

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju s plastičnim laminatom.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca IRL1	Ustrezne kategorije
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca IRL1	Ustrezne kategorije
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Dodatne informacije:

Vozniško dovoljenje po tem vzorcu se je izdajalo v dvojezični obliki, tako da je bilo irsko (galsko) besedilo pred angleškim.

Vzorec voznškega dovoljenja Irska 2 (IRL2)

Izdajal se je na Irskem od 17. novembra 1999 do 4. julija 2005

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju s plastičnim laminatom.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca IRL2	Ustrezne kategorije
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
W	—

Dodatne informacije:

Vozniško dovoljenje po tem vzorcu se je izdajalo v dvojezični obliki, tako da je bilo irsko (galsko) besedilo pred angleškim.

Vzorec vozníškega dovoljenja Irska 3 (IRL3)*Izdaja se na Irskem od 4. julija 2007*

Opis: vozníško dovoljenje je na rožnatem papirju s plastičnim laminatom.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca IRL3	Ustrezne kategorije
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

VZORCI VOZNÍŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V ITALIJI**Vzorec vozníškega dovoljenja Italija 1 (I1)***Izdajal se je v Italiji od leta 1959 do leta 1989*

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca I1	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, A2, A, B1, B	1, 2
BE	AM, A1, A2, A, B1, B, BE	1, 2
C	AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C	1, 2
CE	AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 2

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca I1	Ustrezne kategorije	Opombe
D	AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D	1, 2
DE	AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE D1, D1E, D, DE	1, 2
F	—	

Dodatne informacije:

1. Vsaka kategorija velja tudi za kategorije A1, A2 in A, če je bila izdana pred 1. januarjem 1986.
2. Vsaka kategorija velja tudi za kategorijo A1 le na nacionalnem ozemlju, če je bila izdana pred 1. januarjem 1986.

Vzorec voznškega dovoljenja Italija 2 (I2)

Izdajal se je v Italiji od leta 1989 do leta 1990

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca I2	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1 B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1 C D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE C1, C1E, C, CE D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

1. Kategorija A1 je veljavna le na nacionalnem ozemlju.

Vzorec voznškega dovoljenja Italija 3 (I3)

Izdajal se je v Italiji od leta 1990 do leta 1995

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca I3	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca I3	Ustrezne kategorije	Opombe
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE C1 C1E, C, CE D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

1. Kategorija A1 je veljavna le na nacionalnem ozemlju.

Vzorec vozniškega dovoljenja Italija 4 (I4)

Izdaja se v Italiji od leta 1995

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca I4	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE C1, C1E, C, CE D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

1. Kategorija A1 je veljavna le na nacionalnem ozemlju.

Vzorec vozniškega dovoljenja Italija 5 (I5)

Izdaja se v Italiji od leta 1996

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca I5	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca I5	Ustrezne kategorije	Opombe
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

- Kategorija A1 je veljavna le na nacionalnem ozemlju.

Vzorec voziškega dovoljenja Italija 6 (I6)

Izdajal se je v Italiji od leta 1996 do leta 1997

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca I6	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B1	AM, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C1	AM, A1, B1, B, C1	1
C1E	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D1	AM, A1, B1, B, D1	1
D1E	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D, D1, DE	1

Dodatne informacije:

- Kategorija A1 je veljavna le na nacionalnem ozemlju.

Vzorec voziškega dovoljenja Italija 7 (I7)

Izdajal se je v Italiji od leta 1997 do leta 1999

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca I7	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca I7	Ustrezne kategorije	Opombe
B1	AM, B1	
B	AM, A1, A2, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C1	AM, A1, B1, B, C1	1
C1E	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D1	AM, A1, B1, B, D1	1
D1E	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

- Kategorija A1 je veljavna le na nacionalnem ozemlju.

Vzorec voznškega dovoljenja Italija 8 (I8)

Izdajal se je v Italiji od leta 1999 do leta 2004

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca I8	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1, 2
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E C, CE, D1, D1E, D, DE	1, 2

Dodatne informacije:

- Kategorija A1 je veljavna le na nacionalnem ozemlju.
- Kategorije C1, C1E, C in CE so veljavne le, če je bilo voznško dovoljenje kategorije D izdano pred 1. oktobrom 2004.

Vzorec vozniškega dovoljenja Italija 9 (I9)*Izdajal se je v Italiji od leta 2005 do leta 2007*

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca I9	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

1. Kategorija A1 je veljavna le na nacionalnem ozemlju.

Vzorec vozniškega dovoljenja Italija 10 (I10)*Izdajal se je v Italiji od leta 2007 do leta 2013*

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca I10	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Dodatne informacije:

1. Kategorija A1 je veljavna le na nacionalnem ozemlju.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA CIPRU**Vzorec vozníškega dovoljenja Ciper 1 (CY1)***Izdaja se na Cipru od 1. maja 2004*

Opis: vozníško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca CY1	Ustrezne kategorije
I	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
Γ1/C1	C1
Γ1E/C1E	C1E
Γ/C	C
ΓE/CE	CE
Δ1/D1	D1
Δ1E/D1E	D1E
Δ/D	D
ΔE/DE	DE
(ΣT (F), H (H), Z (G), Θ (I), I (J), IA (K), IB (L))	—

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V LATVIJI**Vzorec vozníškega dovoljenja Latvija 1 (LV1)***Izdajal se je v Latviji od 28. septembra 1993 do 30. aprila 2004*

Opis: vozníško dovoljenje je rožnata plastična kartica.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca LV1	Ustrezne kategorije
—	AM
A1	A1
A2	A2
A	A

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca LV1	Ustrezne kategorije
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Dodatne informacije:

Nacionalni kategoriji TRAM in TROL dovoljujeta voziti tramvaje oziroma trolejbusy.

Obstajajo ločena dovoljenja, izdana za kmetijske in gozdarske traktorje.

Vzorec voznškega dovoljenja Latvija 2 (LV2)

Izdaja se v Latviji od 1. maja 2004

Opis: voznško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca LV2	Ustrezne kategorije
M	AM
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca LV2	Ustrezne kategorije
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Dodatne informacije:

1. Nacionalni kategoriji TRAM in TROL dovoljujeta voziti tramvaje oziroma trolejbuse.
2. Obstajajo ločena dovoljenja, izdana za kmetijske in gozdarske traktorje.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V LITVI

Vzorec voznškega dovoljenja Litva 1 (LT1)

Izdajal se je v Litvi do 1. aprila 2000

Opis: voznško dovoljenje je rumena plastificirana dvostranska kartica.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca LT1	Ustrezne kategorije
A	A
B	B
BE	BE
C	C
CE	CE
D	D
DE	DE

Dodatne informacije:

Na tem vzorcu ni naveden datum poteka veljavnosti.

Imetnik katerega koli dovoljenja lahko vozi tudi vozila kategorije AM.

Vzorec voznškega dovoljenja Litva 2 (LT2)

Izdajal se je v Litvi od 1. aprila 2000 do 31. decembra 2002

Opis: voznško dovoljenje je rumena plastificirana dvostranska kartica.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca LT2	Ustrezne kategorije
A1	A1
A	A

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca LT2	Ustrezne kategorije
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Dodatne informacije:

Dovoljenja po tem vzorcu so veljavna do datuma poteka veljavnosti, ki je naveden na dokumentu.

Imetnik katerega koli dovoljenja lahko vozi tudi vozila kategorije AM.

Vzorec voznškega dovoljenja Litva 3 (LT3)

Izdajal se je v Litvi od 1. januarja 2003 do 31. oktobra 2005

Opis: voznško dovoljenje je rožnata plastična kartica. Podatki (fotografija, kategorije in osebni podatki) so vgravirani z laserjem v polikarbonatno plast.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca LT3	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	A1	
A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg)	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca LT3	Ustrezne kategorije	Opombe
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(T)	—	

Dodatne informacije:

1. Imetnik kategorije A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg) lahko po dveh letih dobi neomejeno pravico do vožnje vozil kategorije A šele po zamenjavi vozniškega dovoljenja.

Imetnik katerega koli dovoljenja lahko vozi tudi vozila kategorije AM.

Vzorec vozniškega dovoljenja Litva 4 (LT4)

Izdaja se v Litvi od 1. novembra 2005

Opis: vozniško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca LT4	Ustrezne kategorije	Opombe
AM	AM	
A1	A1	
A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg)	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca LT4	Ustrezne kategorije	Opombe
DE	DE	
(T)	—	

Dodatne informacije:

1. Imetnik kategorije A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg) lahko po dveh letih dobi neomejeno pravico do vožnje vozil kategorije A šele po zamenjavi voznškega dovoljenja.

Imetnik katerega koli dovoljenja lahko vozi tudi vozila kategorije AM.

Veljavnost: 3 mesece, 2 leti, 10 let.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V LUKSEMBURGU

Vzorec voznškega dovoljenja Luksemburg 1 (L1)

Izdajal se je v Luksemburgu do 31. decembra 1985

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca L1	Ustrezne kategorije	Opombe
(A3)	AM	3
(A2)	—	3
—	A1	
—	A2	
A1	A	
—	B1	
B1/B2	B	1
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C1/C2	C	
CE2	CE	2
—	D1	
—	D1E	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca L1	Ustrezne kategorije	Opombe
D	D	
—	DE	
(F1/2/3)	—	3

Dodatne informacije:

1. Če je bilo vozniško dovoljenje kategorije B1/B2 izdano pred 1. julijem 1977, lahko imetnik vozi vozila kategorije A.
2. Kategorija E2 zajema dovoljenje za vožnjo vozil s priklopniki in polpriklopniki znajvečjo dovoljeno maso nad 1 750 kg.
3. Nacionalne kategorije.

Vzorec vozniškega dovoljenja Luksemburg 2 (L2)

Izdajal se je v Luksemburgu do 31. decembra 1985

Opis: vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca L2	Ustrezne kategorije	Opombe
(A3)	AM	3
(A2)	—	3
—	A1	
—	A2	
A1	A	
—	B1	
B1/B2	B	1
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C1 + 2	C	
CE2	CE	2
—	D1	
—	D1E	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca L2	Ustrezne kategorije	Opombe
D	D	
—	DE	
(F1/2/3)	—	3

Dodatne informacije:

1. Če je bilo vozniško dovoljenje kategorije B1/B2 izdano pred 1. julijem 1977, lahko imetnik vozi vozila kategorije A.
2. Kategorija E2 zajema dovoljenje za vožnjo vozil s priklopniki in polpriklopniki znajvečjo dovoljeno maso nad 1 750 kg.
3. Nacionalne kategorije.

Vzorec vozniškega dovoljenja Luksemburg 3 (L3)

Izdajal se je v Luksemburgu od 1. januarja 1986 do 30. septembra 1996

Opis: vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca L3	Ustrezne kategorije	Opombe
(A3)	AM	1
(A2)	—	1
—	A1	
—	A2	
A1	A	
—	B1	
B1/BE1	B	
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C	C	
CE2	CE	
—	D1	
—	D1E	

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca L3	Ustrezne kategorije	Opombe
D	D	
—	DE	
(F1/2/3)	—	1

Dodatne informacije:

1. Nacionalne kategorije.

Vzorec voznškega dovoljenja Luksemburg 4 (L4)

Izdaja se v Luksemburgu od 1. oktobra 1996

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju v skladu s Prilogo I k Direktivi 91/439/EGS.

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca L4	Ustrezne kategorije	Opombe
(A3)	AM	2
(A2)	—	2
A1	A1	
—	A2	
A	A	
—	B1	
B	B	1
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(F1/2/3)	—	2

Dodatne informacije:

1. Kategorija B velja tudi za vožnjo vozil kategorije B1.
2. Nacionalne kategorije.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA MADŽARSKEM**Vzorec voznškega dovoljenja Madžarska 1 (H1)***Izdajal se je na Madžarskem od 1. januarja 1964 do 1. januarja 1984*

Opis: voznško dovoljenje je na prepognjenem rožnatem papirju in ima šest strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca H1	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A, A1	
B	B	
C	C, C1	
D	D, D1	
E	E	1
F	—	

Dodatne informacije:

- Kategorija „E“ velja samo skupaj z usklajenimi kategorijami, ki jih voznik že ima pravico voziti. Npr.: Pravica do kategorije „B“ in kategorije „E“ se šteje za kombinirano kategorijo „B + E“.

Vzorec voznškega dovoljenja Madžarska 2 (H2)*Izdajal se je na Madžarskem od 1. januarja 1984 do 31. decembra 2000*

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima štiri strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca H2	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A, A1	
B	B	
C	C, C1	
D	D, D1	
E	E	1
F	—	

Dodatne informacije:

- Kategorija „E“ velja samo skupaj z usklajenimi kategorijami, ki jih voznik že ima pravico voziti. Npr.: Pravica do kategorije „B“ in kategorije „E“ se šteje za kombinirano kategorijo „B + E“.

Vzorec vozniškega dovoljenja Madžarska 3 (H3)

Izdajal se je na Madžarskem od 1. januarja 2000 do 31. decembra 2004

Opis: vozniško dovoljenje je rožnata plastična kartica. Ta vzorec se priznava tudi kot nacionalni identifikacijski dokument znotraj meja Madžarske. Izdaja se centralno in je varen dokument kategorije „A“, graviran z laserjem.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca H3	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	A1	
A	A, A1	
B	B	
C1	C1	
C1E	C1E	1
C	C, C1	
CE	CE, C1E	3
D1	D1	
D1E	D1E	2
D	D, D1	
DE	DE, D1E	4

Dodatne informacije:

Vozniško dovoljenje s kombinirano kategorijo se lahko izda le osebi, ki ima pravico voziti vlečno vozilo.

1. Kombinirana kategorija „E“, pridobljena s kategorijo „C1“, velja tudi za kategoriji „B“ in „D1“.
2. Kombinirana kategorija „E“, pridobljena s kategorijo „D1“, velja tudi za kategorijo „B“.
3. Kombinirana kategorija „E“, pridobljena s kategorijo „C“, velja za vse kategorije, ki jih voznik lahko vozi in so potrjene v vozniškem dovoljenju.
4. Kombinirana kategorija „E“, pridobljena s kategorijo „D“, velja tudi za kategoriji „B“ in „D1“.

Vzorec vozniškega dovoljenja Madžarska 4 (H4)

Izdaja se na Madžarskem od 5. avgusta 2004

Opis: vozniško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS. Ta vzorec se priznava kot nacionalni identifikacijski dokument znotraj meja Madžarske. Izdaja se centralno in je varen dokument kategorije „A“, graviran z laserjem.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca H4	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	A1	
A	A, A1	
B	B	
BE	BE	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca H4	Ustrezne kategorije	Opombe
C1	C1	
C1E	C1E	1
C	C, C1	
CE	CE, C1E	3
D1	D1	
D1E	D1E	2
D	D, D1	
DE	DE, D1E	4

Dodatne informacije:

Vozniško dovoljenje s kombinirano kategorijo se lahko izda le osebi, ki ima pravico voziti vlečno vozilo.

1. Kombinirana kategorija „E“, pridobljena s kategorijo „C1“, velja tudi za kategoriji „B“ in „D1“.
2. Kombinirana kategorija „E“, pridobljena s kategorijo „D1“, velja tudi za kategorijo „B“.
3. Kombinirana kategorija „E“, pridobljena s kategorijo „C“, velja za vse kategorije, ki jih voznik lahko vozi in so potrjene v vozniškem dovoljenju.
4. Kombinirana kategorija „E“, pridobljena s kategorijo „D“, velja tudi za kategoriji „B“ in „D1“.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA MALTI

Vzorec vozniškega dovoljenja Malta 1 (M1)

Izdajal se je na Malti od 1. julija 1991 do 31. decembra 2000

Opis: vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju, odprto je dimenzij 221 mm × 100 mm, prvič je bilo izdano julija 1991 kot zgibanka s šestimi stranmi.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca M1	Ustrezne kategorije
A	A, A1, B1
B	B, BE
C	C, CE, C1, C1E
D	D, DE, D1, D1E

Dodatne informacije:

Dovoljenje je natisnjeno v malteščini in angleščini. Papirnato vozniško dovoljenje ima zaporedno številko na obeh straneh, prekrito pa je z majhnimi malteškimi policijskimi emblemi. Večji emblemi je reliefno vtisnjen delno na fotografiji in delno na dovoljenju, velik malteški emblemi pa je viden v osrednjem velikem polju nad zaporedno številko.

Vzorec vozniškega dovoljenja Malta 2 (M2)*Izdaja se na Malti od 1. januarja 2001*

Opis: Vzorec vozniškega dovoljenja je rožnata plastična kartica s fotografijo, velikosti 85,4 mm × 54 mm – format osebne izkaznice – izdana leta 2001, v skladu z 91/439/EGS.

Vozniško dovoljenje je sestavljeno iz dveh delov – iz plastične kartice s fotografijo in iz dodatka z dovoljenjem. Kartica s fotografijo kaže fotografijo imetnika, točen naslov, podpis in pravice. Dodatek, ki je priložen vozniškemu dovoljenju, vsebuje zaporedno številko, voznikove osebne podatke, številko dovoljenja, skeniran podpis imetnika dovoljenja, pravice glede vožnje in veljavnost, informacijske kode, podatke iz evidence o kazenskih točkah, datume veljavnosti dovoljenja za imetnika, starejšega od 70 let, in ostale zadevne informacije. Spodnji del se uporablja kot potrdilo o plačilu dovoljenja. Na hrbtni strani dodatka je naveden naslov organa izdajatelja in opis kategorij dovoljenja ter opis informacijskih kod Evropske unije in zadevne države.

Glede varnostnih elementov je dovoljenje sestavljeno iz zelo obstojne in prožne kartice s fotografijo, izdelane v slogu kreditne izkaznice in občutljive na ultravijolično svetlobo. Na sprednjem delu kartice je v središču prikazan malteški križ. Besedilo „vozniško dovoljenje“, prevedeno v jezike držav članic EU (brez presledka med besedami), se ponavlja v obliki vijugastih napisov na večini prednje strani. Kartica kaže tudi sekundarno fotografijo imetnika dovoljenja in mikrotekst okrog modrega kvadrata, ki vsebuje črko M in 12 rumenih zvezd. Na hrbtni strani dovoljenja je na levi strani reliefno vtisnjenih 5 malteških emblemov. Podobne linije z besedilom „vozniško dovoljenje“ se ponavljajo tudi po vsej hrbtni strani. Na hrbtni strani kartice so prikazane tudi pravice glede kategorij, njihova veljavnost ter ostale informacijske kode. Dodatek je rumenkast (prej je bil moder in rožnat) dokument z vodnim žigom. Zaporedna številka je prikazana desno zgoraj pod logotipom zadevnega organa. Zaporedna številka je prikazana tudi na potrdilu o plačilu.

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca M2	Ustrezne kategorije
—	AM
A1	A1
A	A2
A+	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F	—
G	—

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA NIZOZEMSKEM**Vzorec vozníškega dovoljenja Nizozemska 1 (NL1)***Izdajal se je na Nizozemskem od 1. julija 1987 do 1. junija 1996*

Opis: vozníško dovoljenje je iz rožnatega papirja, velikosti 106 mm × 222 mm.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca NL1	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A1, A2, A	
B	B	1
BE	BE	2
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1, DE	

Dodatne informacije:

Čeprav je obdobje veljavnosti teh vozníških dovoljenj poteklo, je ta vzorec vključen v ta odlok, saj so ta dovoljenja upravičena do podaljšanja.

Če se takšno vozníško dovoljenje zamenja, veljajo naslednje pridobljene pravice:

1. pridobljena pravica za vožnjo trikolesnih motornih vozil z dovoljenjem kategorije B (uporabi se lahko usklajena koda 79.03);
2. pridobljena pravica za vleko priklopnika z maso nad 3 500 kg z dovoljenjem kategorije BE (uporabi se lahko usklajena koda 79.06).

Vzorec vozníškega dovoljenja Nizozemska 2 (NL2)*Izdajal se je na Nizozemskem od 1. junija 1996 do 1. junija 2002*

Opis: vozníško dovoljenje je iz rožnatega papirja, velikosti 106 mm × 222 mm.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca NL2	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A1, A2, A	
B	B	1
BE	BE	2
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1, DE	

Dodatne informacije:

Čeprav je obdobje veljavnosti teh vozniških dovoljenj poteklo, je ta vzorec vključen v ta odlok, saj so ta dovoljenja upravičena do podaljšanja.

Če se takšno vozniško dovoljenje zamenja, veljajo naslednje pridobljene pravice:

1. pridobljena pravica za vožnjo trikolesnih motornih vozil z dovoljenjem kategorije B (uporabi se lahko usklajena koda 79.03);
2. pridobljena pravica za vleko priklopnika z maso nad 3 500 kg z dovoljenjem kategorije BE (uporabi se lahko usklajena koda 79.06).

Vzorec vozniškega dovoljenja Nizozemska 3 (NL3)

Izdajal se je na Nizozemskem od 1. junija 2002 do 1. oktobra 2006

Opis: vozniško dovoljenje je iz rožnatega papirja, velikosti 106 mm × 222 mm.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca NL3	Ustrezne kategorije	Opombe
A light	A1, A2	
A	A1, A2, A	
B	B	1
BE	BE	2
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1, DE	

Dodatne informacije:

Dovoljenja po tem vzorcu so lahko še veljavna ali pa je njihovo obdobje veljavnosti poteklo. Ta vozniška dovoljenja so upravičena do podaljšanja po preteku roka.

Za to vozniško dovoljenje veljajo naslednje pridobljene pravice:

1. pridobljena pravica za vožnjo trikolesnih motornih vozil z dovoljenjem kategorije B (uporabi se lahko usklajena koda 79.03);
2. pridobljena pravica za vleko priklopnika z maso nad 3 500 kg z dovoljenjem kategorije BE (uporabi se lahko usklajena koda 79.06).

Vzorec vozniškega dovoljenja Nizozemska 4 (NL4)

Izdajal se je na Nizozemskem od 1. oktobra 2006 do 19. januarja 2013

Opis: vozniško dovoljenje je rožnate barve, iz plastičnega materiala, po vzorcu kreditne kartice.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca NL4	Ustrezne kategorije	Opombe
AM	AM	
A light	A1, A2	
A	A	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca NL4	Ustrezne kategorije	Opombe
B	B	1
BE	BE	2
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Dodatne informacije:

Za to vozniško dovoljenje veljajo naslednje pridobljene pravice:

1. pridobljena pravica za vožnja trikolesnih motornih vozil z dovoljenjem kategorije B (uporabi se lahko usklajena koda 79.03);
2. pridobljena pravica za vleko priklopnika z maso nad 3 500 kg z dovoljenjem kategorije BE (uporabi se lahko usklajena koda 79.06).

Vzorec voznškega dovoljenja Nizozemska 5 (NL5)

Izdajal se je na Nizozemskem od 19. januarja 2013 do 14. novembra 2014

Opis: voznško dovoljenje je rožnate barve, iz plastičnega materiala, po vzorcu kreditne kartice.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca NL5	Ustrezne kategorije	Opombe
AM	AM	
A1	A1	
A2	A2	
A	A	
B	B	1
BE	BE	2
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca NL5	Ustrezne kategorije	Opombe
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Dodatne informacije:

Na Nizozemskem veljajo samo pravice, pridobljene z začetkom veljavnosti Direktive 2006/126/ES. Evropska komisija je navedla, da se pridobljene pravice lahko prikažejo z usklajenimi kodami, kar pa ni obvezno. Te pravice se lahko na vozniskem dovoljenju navedejo na druge načine.

Ker to zadeva pridobljene pravice, ki veljajo po vsej EU, se je Nizozemska odločila, da ne uporabi kod. Pridobljene pravice je mogoče razbrati iz datuma prve izdaje kategorije dovoljenja. Če je datum prve izdaje pred 19. januarjem 2013, pridobljena pravica velja.

To zadeva naslednje pridobljene pravice:

1. pridobljena pravica za vožnjo trikolesnega motornega vozila z dovoljenjem kategorije B, katerega datum prve izdaje je bil pred 19. januarjem 2013 (uporabi se lahko usklajena koda 79.03);
2. pridobljena pravica za vleko priklopnika z maso nad 3 500 kg z dovoljenjem kategorije BE, če je datum prve izdaje pred 19. januarjem 2013 (uporabi se lahko usklajena koda 79.06).

Vzorec vozniskega dovoljenja Nizozemska 6 (NL6)

Izdaja se na Nizozemskem od 14. novembra 2014 naprej

Opis: vozniško dovoljenje je rožnate barve, iz plastičnega materiala, formata kreditne kartice (opremljeno z brezkontaktnim mikročipom).

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca NL6	Ustrezne kategorije	Opombe
AM	AM	
A1	A1	
A2	A2	
A	A	
B1	B1	3
B	B	1
BE	BE	2
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca NL6	Ustrezne kategorije	Opombe
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Dodatne informacije:

Na Nizozemskem veljajo samo pravice, pridobljene z začetkom veljavnosti Direktive 2006/126/ES. Evropska komisija je navedla, da se pridobljene pravice lahko prikažejo z usklajenimi kodami, kar pa ni obvezno. Te pravice se lahko na vozniškem dovoljenju navedejo na druge načine.

Ker to zadeva pridobljene pravice, ki veljajo po vsej EU, se je Nizozemska odločila, da ne uporabi kod. Pridobljene pravice je mogoče razbrati iz datuma prve izdaje kategorije dovoljenja. Če je datum prve izdaje pred 19. januarjem 2013, pridobljena pravica velja.

To zadeva naslednje pridobljene pravice:

1. pridobljena pravica za vožnjo trikolesnega motornega vozila z dovoljenjem kategorije B, katerega datum prve izdaje je bil pred 19. januarjem 2013 (uporabi se lahko usklajena koda 79.03);
2. pridobljena pravica za vleko priklopnika z maso nad 3 500 kg z dovoljenjem kategorije BE, če je datum prve izdaje pred 19. januarjem 2013 (uporabi se lahko usklajena koda 79.06).
3. Če je primerno, se kategorija B1 na nizozemskem vozniškem dovoljenju prikaže z vpisom kode 73 pod kategorijo B.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V AVSTRIJI

Vzorec vozniškega dovoljenja Avstrija 1 (A1)

Izdajal se je v Avstriji od 25. marca 1947 do 15. maja 1952

Opis: 15 × 10,5 cm, siv, debel, vendar le iz papirja.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca A1	Ustrezne kategorije
—	AM
a	A1
—	A2
b	A
—	B1
c 1	B
c 2	B
—	BE
—	C1
—	C1E

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca A1	Ustrezne kategorije
d	C, CE
—	D1
—	D1E
d	D, DE
(e)	—
(f)	—

Dodatne informacije:

Na vzorcih, izdanih od 1947 do septembra 1951, je na strani 4 natisnjeno obvestilo, da se je ta vzorec voznškega dovoljenja izdajal v zameno za nemško voznško dovoljenje.

Vzorec voznškega dovoljenja Avstrija 2 (A2)

Izdajal se je v Avstriji od 16. maja 1952 do 31. decembra 1955

Opis: 22 × 10,5 cm, siv, debel, vendar le iz papirja.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca A2	Ustrezne kategorije	Opombe
—	AM	
a	A1	
—	A2	
b	A	
—	B1	
c 1	B	
c 2	B	
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
d 1	C, CE	
—	D1	
—	D1E	

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca A2	Ustrezne kategorije	Opombe
d 2	D, DE	1
(e)	—	
(f)	—	

Dodatne informacije:

1. Razred d2: veljavnost 5 let.

Vzorec voznškega dovoljenja Avstrija 3 (A3)

Izdajal se je v Avstriji od 1. januarja 1956 do 1. novembra 1997

Opis: 22 × 10,5 cm, rožnate barve; odporen papirni material. Podoba tega vzorca voznškega dovoljenja je lahko različna. Vendar se v obdobju izdajanja voznških dovoljenj po tem vzorcu niso pojavile nobene pomembnejše spremembe glede vsebine pravic.

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca A3	Ustrezne kategorije	Opombe
—	AM	
—	A1	
—	A2	
A	A	
—	B1	
B	B	
—	B	
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C	C	
—	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
—	DE	

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca A3	Ustrezne kategorije	Opombe
E	—	1
F	—	
G	—	
H	—	

Dodatne informacije:

1. Kategorije BE, CE in DE niso obstajale v Direktivi 91/439/EGS pred uvedbo vozniškega dovoljenja po vzorcu A4. Razred E velja samo v povezavi z vsaj enim od razredov B, C ali D; petletno obdobje veljavnosti za razred D velja tudi za razred E v povezavi z razredom D.

Vzorec vozniškega dovoljenja Avstrija 4 (A4)

Izdajal se je v Avstriji od 1. novembra 1997 do 1. marca 2006

Opis: 22 × 10,5 cm, rožnate barve; odporen papirni material, plastični laminat na strani 2 (podatki in fotografija imetnika dovoljenja).

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca A4	Ustrezne kategorije
—	AM
—	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
—	B
—	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
F	—

Vzorec vozniškega dovoljenja Avstrija 5 (A5)*Izdaja se v Avstriji od 1. marca 2006*

Opis: 8,5 × 5,5 cm, rožnate barve; plastična kartica.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca A5	Ustrezne kategorije
—	AM
A (≤ 25 kW IN $\leq 0,16$ kW/kg)	A2
A	A
—	B1
B	B
—	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
F	—

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA POLJSKEM**Vzorec vozniškega dovoljenja Poljska 1 (PL1)***Izdajal se je na Poljskem od 1. julija 1999 do 30. septembra 2001*

Opis: izkaznica (vodoravna razporeditev), velikost 53,98 × 85,60 mm; debelina: 0,76 mm; plastična kartica v rožnatih tonih s prosojno zaščitno prevleko.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca PL1	Ustrezne kategorije	Opombe
*	AM	1
A1	A1	
—	A2	
A	A	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca PL1	Ustrezne kategorije	Opombe
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
T	—	2

Dodatne informacije:

1. Dokument, ki potrjuje pravico, da vozi moped oseba, stara 13–18 let, je vozniško dovoljenje za moped; oseba, starejša od 18 let, lahko vozi moped brez dovoljenja.
2. Kategorija „T“ daje pravico do vožnje kmetijskih traktorjev s priklopnikom (priklopniki) ali počasnih vozil s priklopnikom (priklopniki) le na poljskem ozemlju.

Vzorec vozniškega dovoljenja Poljska 2 (PL2)

Izdajal se je na Poljskem od 1. oktobra 2001 do 30. aprila 2004

Opis: izkaznica (vodoravna razporeditev), velikost 53,98 × 85,60 mm; debelina: 0,76 mm; plastična kartica v rožnatih tonih s prosojno zaščitno prevleko.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca PL2	Ustrezne kategorije	Opombe
	AM	1
A1	A1	
—	A2	
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca PL2	Ustrezne kategorije	Opombe
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
T	—	2

Dodatne informacije:

1. Dokument, ki potrjuje pravico, da vozi moped oseba, stara 13–18 let, je vozniško dovoljenje za moped; oseba, starejša od 18 let, lahko vozi moped brez dovoljenja.
2. Kategorija „T“ daje pravico do vožnje kmetijskih traktorjev s priklopnikom (priklopniki) ali počasnih vozil s priklopnikom (priklopniki) le na poljskem ozemlju.

Vzorec vozniškega dovoljenja Poljska 3 (PL3)

Izdaja se na Poljskem od 1. maja 2004

Opis: izkaznica (vodoravna razporeditev), velikost 53,98 × 85,60 mm; debelina: 0,76 mm; plastična kartica v rožnatih tonih s prosojno zaščitno prevleko.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca PL3	Ustrezne kategorije	Opombe
	AM	1
A1	A1	
—	A2	
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca PL3	Ustrezne kategorije	Opombe
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
T	—	2

Dodatne informacije:

1. Dokument, ki potrjuje pravico, da vozi moped oseba, stara 13–18 let, je vozniško dovoljenje za moped; oseba, starejša od 18 let, lahko vozi moped brez dovoljenja.
2. Kategorija „T“ daje pravico do vožnje kmetijskih traktorjev s priklopnikom (priklopniki) ali počasnih vozil s priklopnikom (priklopniki) le na poljskem ozemlju.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA PORTUGALSKEM

Vzorec vozniškega dovoljenja Portugalska 1 (P1)

Izdajal se je na Portugalskem od 30. avgusta 1965 do 1. septembra 1984

Opis: vozniško dovoljenje na rožnatem papirju s črnimi črkami, 6 strani, 105 × 222 mm.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca P1	Ustrezne kategorije
A	AM, A1, A2, A
B	B1, B, BE
C	C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
D	Kmetijski traktorji

Vzorec vozniškega dovoljenja Portugalska 2 (P2)

Izdajal se je na Portugalskem od 1. septembra 1984 do 1. julija 1994

Opis: vozniško dovoljenje na rožnatem papirju s črnimi črkami, 4 strani, 106 × 148 mm.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca P2	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	AM	
A	A1, A2, A	1
B	B1, B	
C	C1, C	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca P2	Ustrezne kategorije	Opombe
E	E	2
D	D1, D	
F (kmetijski traktorji)	—	
G (poklicni vozniki)	—	

Dodatne informacije:

1. Posebno dovoljenje obstaja za motorna kolesa z manj kot 50 cm³ in mopede. Vozijo jih lahko tudi imetniki vozniškega dovoljenja kategorije A.
2. Kategorija E se izdaja le voznikom katere koli druge kategorije.

Vzorec vozniškega dovoljenja Portugalska 3 (P3)

Izdajal se je na Portugalskem od 1. julija 1994 do 18. oktobra 1998

Opis: vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju s črnimi črkami; šest strani. Višina/širina: 106 × 221 mm.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca P3	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A1, A2, A	1
B	B1, B	
E	BE, C1E, CE, D1E, DE	2
C	C1, C	
D	D1, D	

Dodatne informacije:

1. Posebno dovoljenje obstaja za motorna kolesa z manj kot 50 cm³ in mopede. Vozijo jih lahko tudi imetniki vozniškega dovoljenja kategorije A.
2. Kategorija E se izdaja samo skupaj s kako drugo kategorijo.

Vzorec vozniškega dovoljenja Portugalska 4 (P4)

Izdajal se je na Portugalskem od 18. oktobra 1998 do 1. julija 1999

Opis: vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju s črnimi črkami; šest strani. Višina/širina: 106 × 221 mm.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca P4	Ustrezne kategorije	Opombe
A1, A	AM	
A1	A1	
A < 25 kW in 0,16 kW/kg	A2	1
A ≥ 25 kW in 0,16 kW/kg	A	1

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca P4	Ustrezne kategorije	Opombe
B	B1 B	
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Dodatne informacije:

1. Posebno dovoljenje obstaja za motorna kolesa z manj kot 50 cm³ in mopede. Vozijo jih lahko tudi imetniki voznškega dovoljenja kategorije A.

Vzorec voznškega dovoljenja Portugalska 5 (P5)

Izdajal se je na Portugalskem od 1. julija 1999 do 25. maja 2005

Opis: voznško dovoljenje je plastična kartica v skladu z Direktivo 91/439/EGS in ISO 7810/7816. Način preverjanja je v skladu z ISO 10 373.

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca P5	Ustrezne kategorije	Opombe
A1, A	AM	1
A1	A1	
A < 25 kW in 0,16 kW/kg	A2	1
A ≥ 25 kW in 0,16 kW/kg	A	1
B	B1, B	
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Dodatne informacije:

1. Posebno dovoljenje obstaja za motorna kolesa z manj kot 50 cm³ in mopede. Vozijo jih lahko tudi imetniki voznškega dovoljenja kategorije A.

Od 1. julija 1999 do 31. decembra 1999 sta se izdajala vzorca voznškega dovoljenja P5 in P6.

Vzorec voznškega dovoljenja Portugalska 6 (P6)*Izdaja se na Portugalskem od 25. maja 2005*

Opis: voznško dovoljenje je plastična kartica v skladu z Direktivo 91/439/EGS in ISO 7810/7816. Način preverjanja je v skladu z ISO 10 373.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca P6	Ustrezne kategorije	Opombe
A1, A	AM	1
A1	A1	
A < 25 kW in 0,16 kW/kg	A2	1
A ≥ 25 kW in 0,16 kW/kg	A	1
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Dodatne informacije:

1. Posebno dovoljenje obstaja za motorna kolesa z manj kot 50 cm³ in mopede. Vozijo jih lahko tudi imetniki voznškega dovoljenja kategorije A.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V ROMUNIJI**Vzorec voznškega dovoljenja Romunija 1 (ROU1)***Izdajal se je v Romuniji od 29. aprila 1966 do 28. junija 1984*

Opis: voznško dovoljenje je knjižica z enim papirnim listom med platnicami. Rožnate barve. Velikost posamezne strani: 74 × 105 mm.

Vozniška dovoljenja po tem vzorcu niso več veljavna za vožnjo po Romuniji, ker je bila v letih 1995 do 2001 predpisana obvezna zamenjava vseh voznških dovoljenj. Dovoljenje je možno zamenjati za novo voznško dovoljenje, izdano v Romuniji, druge države članice pa ga morajo priznavati do 19. januarja 2033.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca ROU1	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A	
B	B	
C	C	
D	D	
E	E	1

Dodatne informacije:

- Kategorija E je bila kategorija zase in je bila veljavna le v kombinaciji z neko drugo kategorijo, na primer: E + B = BE; E + C = CE; E + D = DE.

Vzorec voznškega dovoljenja Romunija 2 (ROU2)

Izdajal se je v Romuniji od 1. julija 1984 do 9. aprila 1990

Opis: težak papir kakovosti papirja za bankovce (rožnat), na katerem je natisnjen varnostni vzorec. Dimenzije: 76 × 112 mm.

Vozniška dovoljenja po tem vzorcu niso več veljavna za vožnjo po Romuniji, ker je bila v letih 1995 do 2001 predpisana obvezna zamenjava vseh voznških dovoljenj. Dovoljenje je možno zamenjati za novo voznško dovoljenje, izdano v Romuniji, druge države članice pa ga morajo priznavati do 19. januarja 2033.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca ROU2	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A	
B	B	
C	C	
D	D	
E	E	1
F	—	
G	A1	
H	—	
I	—	

Dodatne informacije:

- Kategorija E je bila kategorija zase in je bila veljavna le v kombinaciji z neko drugo kategorijo, na primer: E + B = BE; E + C = CE; E + D = DE.

Vzorec vozniškega dovoljenja Romunija 3 (ROU3)

Izdajal se je v Romuniji od 9. aprila 1990 do 1. decembra 1995

Opis: vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima šest strani. Velikost posamezne strani: 75 × 103 mm. Dve strani sta ločeni, namenjeni pa sta za redne zdravniške preglede.

Vozniška dovoljenja po tem vzorcu niso več veljavna za vožnjo po Romuniji, ker je bila v letih 1995 do 2001 predpisana obvezna zamenjava vseh vozniških dovoljenj. Dovoljenje je možno zamenjati za novo vozniško dovoljenje, izdano v Romuniji, druge države članice pa ga morajo priznavati do 19. januarja 2033.

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca ROU3	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A	
B	B	
C	C	
D	D	
E	E	1
F	—	
G	A1	
H	—	
I	—	

Dodatne informacije:

- Kategorija E je bila kategorija zase in je bila veljavna le v kombinaciji z neko drugo kategorijo, na primer: E + B = BE; E + C = CE; E + D = DE.

Vzorec vozniškega dovoljenja Romunija 4 (ROU4)

Izdajal se je v Romuniji od 1. decembra 1995 do leta 2008

Opis: vozniško dovoljenje je plastificirana kartica. Rožnate barve. Dimenzije so v skladu s standardom ISO 7810. Vozniško dovoljenje v obliki plastične kartice se postopno uvaja od 1. decembra 1995. Od 1. decembra 1995 do 31. oktobra 1996 so se izdajala vozniška dovoljenja po vzorcih ROU3 in ROU4.

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca ROU4	Ustrezne kategorije
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca ROU4	Ustrezne kategorije
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
Tb	—
Tr	—
Tv	—

Dodatne informacije:

Dovoljenja po tem vzorcu so veljavna do datuma poteka veljavnosti, ki je naveden na dokumentu (10 let).

Večkratna zaščita pred ponarejanjem: na poseben način obdelan papir, ki ga ni možno ponarejati (litomultipleks („litho multiplex“), protikopirni črtni vzorec („anti-copy line work“), optično spremenljiv element („optically variable device“), prizmatično tiskanje („prismatic printing“), srebrno tiskanje („silver printing“)); fotografija se prenese s skeniranjem; hologram blizu fotografije; zaščita, vidna pod UV žarki (vidna/nevidna fluorescenčna); mikro črke (ROMANIA) na robovih fotografije in „microplex“ na risbi vozila na hrbtni strani dokumenta.

Vzorec voznškega dovoljenja Romunija 5 (ROU5)

Izdajal se je v Romuniji od 2008 do 19. januarja 2013

Opis: vzorec voznškega dovoljenja ROU5 je v skladu z Direktivo 2006/126/ES: polikarbonatna kartica v skladu s standardoma ISO 7810 in ISO 7816-1; ukrepi zoper ponarejanje: posebni hologrami; vidna in nevidna UV-črnila; IR in fosforescentni pigmenti; otipljiva polja; materiali brez optičnih belil; varnostni vzorci v ozadju; optično spremenljivi elementi, laserska gravura; varnostno ozadje na območju fotografije.

Dodatne značilnosti: prosojno okno, vijuga.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca ROU5	Ustrezne kategorije
AM	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca ROU5	Ustrezne kategorije
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
Tb	—
Tr	—
Tv	—

Dodatne informacije:

Dovoljenja po tem vzorcu so veljavna do datuma poteka veljavnosti, ki je naveden na dokumentu (10 let).

V letu 2008 sta se izdajala oba vzorca: ROU 4 in ROU 5.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V SLOVENIJI

Vzorec voznškega dovoljenja Slovenija 1 (SLO1)

Izdajal se je v Sloveniji od 15. februarja 1992 do leta 2006

Opis: voznško dovoljenje je na prepognjenem rožnatem papirju in ima šest strani.

Vozniško dovoljenje po tem vzorcu se je lahko izdajalo v naslednjih jezikih: slovenščini, slovenščini in italijanščini (dvojezično), slovenščini in madžarščini (dvojezično).

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca SLO1	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A	1
B	B	2
C	B, C	
D	B, C, D	
E	BE, CE	3
(F)	—	
(G)	—	
H	A1 79 (< 50 km/h)	

Dodatne informacije:

1. Za kategorijo A lahko veljajo naslednje omejitve (navedene v oddelku z opombami):

„A – LE DO 50 KM/H“ ali „21800 A LE DO 50 KM/H“ ali „A 79 (< 50 KM/H)“: imetnik lahko vozi le motorna kolesa kategorije A1 79 (< 50 km/h).

„A – DO 125 CCM“ ali „20500 A <= 125 CCM“ ali „A <= 125 CCM IN <= 11KW“ ali „20800 A <= 125 CCM IN <= 11 KW“ ali „72. (A1)“: imetnik lahko vozi le motorna kolesa kategorije A1;

„A <= 25 KW ALI <= 0,16 KW / KG“ ali „20900 A <= 25 KW ALI <= 0,16 KW / KG“; ali „A 209. (<= 25 KW ALI <= 0,16 KW/KG)“: imetnik lahko vozi motorna kolesa kategorije A z močjo motorja največ 25 kW, katerih razmerje med močjo in težo ne presega 0,16 kW/kg;

„A – DO 350 CCM“ ali „20700 A <= 350 CCM“: imetnik lahko od 20. leta starosti vozi motorna kolesa kategorije A.

2. Če je pod rubriko Opombe navedeno naslednje:

„E – LE Z VOZILI B KATEGORIJE“ ali „20600 E LE Z VOZILI B KATEGORIJE“ ali „E 206. LE Z VOZILI B KAT.“, lahko imetnik vozi tudi vozila kategorije BE.

3. Imetniki dovoljenja za kategorijo E lahko vozijo tudi vozila kategorije DE, če so pred tem pridobili dovoljenje za kategorijo D.

Vzorec voznškega dovoljenja Slovenija 2 (SLO2)

Izdajal se je v Sloveniji od 1. januarja 2006 do 13. julija 2009

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju v termoplastični foliji.

Vozniško dovoljenje po tem vzorcu se je lahko izdajalo v naslednjih jezikih: slovenščini, slovenščini in italijanščini (dvojezično), slovenščini in madžarščini (dvojezično).

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca SLO2	Ustrezne kategorije
A1	A1
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca SLO2	Ustrezne kategorije
F	—
G	—
H	—

Vzorec voznškega dovoljenja Slovenija 3 (SLO3)

Izdajal se je v Sloveniji od 13. julija 2009 do 18. januarja 2013

Opis: voznško dovoljenje je polikarbonatna kartica v skladu z ISO/IEC 7810:2003; 85,6 × 53,98 mm.

Vozniško dovoljenje po tem vzorcu se je lahko izdajalo v naslednjih jezikih: slovenščini, slovenščini in italijanščini (dvojezično), slovenščini in madžarščini (dvojezično).

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca SLO3	Ustrezne kategorije
AM	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F	—
G	—

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA SLOVAŠKEM

Vzorec vozniškega dovoljenja Slovaška 1 (SK1)

Izdajal se je od 1. januarja 1993 do 30. aprila 2004

Opis: vozniško dovoljenje je rožnata plastična kartica z dvema stranema.

Dimenzije: 105 × 74 mm; papir v termoplastični foliji.

Varnostni elementi: Posebni UV-fluorescentni tisk za številko vozniškega dovoljenja in ofsetni tisk giljoš. Potiskanost v ozadju na obeh straneh dokumenta.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca SK1	Ustrezne kategorije
A/50	AM
—	A1
—	A2
A	AM, A1, A2 A
—	B1
B	AM, B1
E (B + E)	AM, B1, B, BE
—	C1
—	C1E
C	AM, B1, B, C1, C
E (C + E)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
—	D1
—	D1E
D	AM, B1, B, C1, C, D1, D
E (D + E)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
(T)	—

Dodatne informacije:

Do 1. januarja 2004 je bilo besedilo „skúšobná lehota“ (poskusno obdobje) navedeno v preglednici Osobitné záznamy (dodatne navedbe) na hrbtni strani dokumenta. Poskusno obdobje dveh let se je štelo od datuma izdaje. Zato so imeli ti dokumenti omejeno veljavnost dveh let, navedeno v točki 7. Po zamenjavi takega dovoljenja obdobje veljavnosti ni bilo navedeno v zamenjanem dovoljenju. Vse kategorije veljajo vse življenje.

Usklajene kode:

Okuliare potrebné = 01

Ručné riadenie = ta omejitev je odvisna od telesne prizadetosti imetnika in se lahko nanaša na več kod EU – lahko zajema eno ali več od naslednjih kod EU: 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 42, 43 in 44.

Vzorec vozniškega dovoljenja Slovaška 2 (SK2)*Izdaja se od 1. maja 2004*

Opis: vozniško dovoljenje je rožnata plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS.

Varnostni elementi:

- (a) okrogel prozoren difrakcijski optično spremenljiv element, ki je na sprednji strani med prozorno folijo in polikarbonatno plastjo in delno prekriva skenirano sliko obraza imetnika dokumenta,
- (b) elementi s prometno tematiko, grafični elementi v obliki piktogramov s prometnimi znaki in vozili, ki so na sprednji strani polikarbonatne površine,
- (c) reliefni element „SLOVENSKÁ REPUBLIKA“, ki poteka prek zgornjega levega dela slike obraza imetnika dovoljenja in na preostalem delu kartice,
- (d) varnostna nit (na hrbtni strani) z optično spremenljivim znakom in ponavljajočim se besedilom SLOVENSKO/SLOVAKIA,
- (e) dve vidni pastelni barvi, uporabljeni na obeh straneh, z dvojnimi mavričnim tiskom, ki dajeta dokumentu končni rožnati barvni videz,
- (f) približno 15 mm širok moder trak na robu, ki je videti rdeč v kratkovalovni in moder v dolgovalovni UV svetlobi; modra zastava EU v zgornjem levem kotu, besedilo: „VODIČSKÝ PREUKAZ SLOVENSKÁ REPUBLIKA“ na sprednji strani ter simboli vozil na hrbtni strani.

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca SK2	Ustrezne kategorije
AM	AM
A1	A1
A ≤ 25 kW	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
T	—

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA FINSKEM**Vzorec voznškega dovoljenja Finska 1 (FIN1)***Izdajal se je na Finskem od 1. julija 1972 do 30. septembra 1990*

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima dve strani.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca FIN1	Ustrezne kategorije
—	AM
—	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
(KT)	A
(T)	—

Vzorec voznškega dovoljenja Finska 2 (FIN2)*Izdajal se je na Finskem od 1. oktobra 1990 do 30. junija 1996*

Opis: voznško dovoljenje je rožnata plastična kartica.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca FIN2	Ustrezne kategorije
—	AM
—	A1
—	A2

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca FIN2	Ustrezne kategorije
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
(T)	—

Vzorec voznškega dovoljenja Finska 3 (FIN3)

Izdajal se je na Finskem od 1. julija 1996 do 31. decembra 1997

Opis: voznško dovoljenje je rožnata plastična kartica.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca FIN3	Ustrezne kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca FIN3	Ustrezne kategorije
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(T)	—

Vzorec voznškega dovoljenja Finska 4 (FIN4)

Izdaja se na Finskem od 1. januarja 1998

Opis: voznško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca FIN4	Ustrezne kategorije	Opombe
M	AM	1, 4
A1	A1	
—	A2	
A	A	3
—	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca FIN4	Ustrezne kategorije	Opombe
DE	DE	
(M)	—	
(T)	—	2

Dodatne informacije:

1. Nacionalna kategorija M (za štirikolesna lahka tovorna vozila, standardne mopede, razen za mopede majhne moči) je bila uvedena 1. januarja 2000. Osebe, ki so dopolnile starost 15 let pred tem datumom, imajo še vedno pravico voziti mopede (lahki štirikolesniki tu niso vključeni) brez voznškega dovoljenja.
2. Kategorija T je bila uvedena celo pred prvim vzorcem (FIN1). T je za traktorje (razen za cestne traktorje), motorizirane delovne stroje in motorne sani ter vsa vozila, ki jih navedena vozila vlečejo. Pravica voziti vozila kategorije T je vključena v vseh drugih kategorijah, razen v kategoriji M/AM. Kategorija T ni navedena v voznškem dovoljenju, če so v njem navedene ostale kategorije, v katere je vključena. Navedena je lahko samo, če je bil preizkus za kategorijo T opravljen ločeno. Z dnem 19. januarja 2013 se uvede nova kategorija LT za cestne traktorje. Pravica voziti vozila kategorije LT je vključena v kategoriji C1 in C.
3. Od 19. januarja 2013 kategorija A ustreza kategoriji A2, če ustrezno dvoletno obdobje še ni poteklo, sicer pa kategoriji A, če je bilo dovoljenje odobreno pred tem datumom.
4. Od 19. januarja 2013 se praktični preizkus za mopede (preizkus rokovanja) in lahke štirikolesnike (preizkus vožnje), opravljen v kategoriji AM, zabeleži v voznško dovoljenje z uporabo ločenih nacionalnih kod.

Vzorec voznškega dovoljenja Finska 5 (FIN5)

Izdajal se je na ozemlju Ålandskih otokov od 1. avgusta 1973 do 31. maja 1992

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju in ima dve strani.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca FIN5	Ustrezne kategorije
—	AM
—	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca FIN5	Ustrezne kategorije
D	D
DE	DE
(KT)	A
(T)	—

Vzorec vozniškega dovoljenja Finska 6 (FIN6)

Izdajal se je na ozemlju Ålandskih otokov od 1. junija 1992 do 31. decembra 1997

Opis: vozniško dovoljenje je rožnata plastična kartica.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca FIN6	Ustrezne kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(T)	—

Dodatne informacije:

Kategorija A1 je bila uvedena 1. julija 1996.

Kategorije B1, C1, C1E, D1 in D1E so bile uvedene 1. septembra 1996.

Videz vozniškega dovoljenja se ni spremenil, ko so bile uvedene kategorije A1, B1, C1, C1E, D1 in D1E.

Vzorec vozniškega dovoljenja Finska 7 (FIN7)*Izdaja se na ozemlju Ålandskih otokov od 1. januarja 1998*

Opis: vozniško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca FIN7	Ustrezne kategorije	Opombe
—	AM	
A1	A1	
—	A2	5
A	A	3
B1	B1	4, 6
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
M	AM	1, 7
(T)	—	2

Dodatne informacije:

- Kategorija M (za štirikolesna lahka tovorna vozila, standardne mopede, razen za mopede majhne moči) je bila uvedena 1. junija 2004.
- Kategorija T je za traktorje (razen za cestne traktorje), motorizirane delovne stroje in motorne sani ter vsa vozila, ki jih navedena vozila vlečejo.
- Vozniška dovoljenja za kategorijo A se izdajajo bodisi za motorna kolesa z močjo do 25 kilovatov in z razmerjem med močjo in težo, ki ne presega 0,16 kilovata na kilogram, bodisi za katero koli vrsto motornih koles. Oseba, ki je imela dve leti vozniško dovoljenje kategorije A za motorna kolesa z močjo do 25 kilovatov in z razmerjem med močjo in težo, ki ne presega 0,16 kilovata na kilogram, ima pravico, da vozi katero koli vrsto motornih koles.
- Kategorija B1 ni navedena na drugi strani vozniškega dovoljenja.
- Kategorija A2 se uvede 19. januarja 2013.
- Kategorija B1 se odstrani 19. januarja 2013.
- Kategorija M se nadomesti s kategorijo AM dne 19. januarja 2013.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA ŠVEDSKEM

Vzorec voznškega dovoljenja Švedska 1

Izdajal se je na Švedskem od 1. junija 1999 do 30. novembra 2007

Opis: voznško dovoljenje se je izdajalo kot izkaznica ID-1, izdelana iz polikarbonata.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca S1	Ustrezne kategorije	Opombe
—	AM	
A1	A1	1, 3, 4
—	A2	
A	A	1, 3, 5
—	B1	
B	B	2, 6
BE	BE	7
—	C1	
—	C1E	
C	C	
CE	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
DE	DE	

Dodatne informacije:

1. Imetniki voznških dovoljenj, ki so pridobili voznško dovoljenje za kategorijo A z omejitvijo za lahka motorna kolesa pred 1. julija 1996, lahko vozijo motorna vozila, katerih prostornina motorja ne presega 125 cm³, brez omejitve moči (kW). Ta pravica velja, dokler ne poteče veljavnost voznškega dovoljenja. Ob izdaji novega voznškega dovoljenja po preklicu lahko imetnik v skladu z Direktivo 2006/126/ES vozi le vozila kategorije A1. Podaljšanje ali izdaja voznškega dovoljenja, ki ne sledi preklicu, ne vpliva na predhodne pravice..
2. Imetniki voznških dovoljenj, ki so pridobili voznško dovoljenje za kategorijo B pred 1. julijem 1996, lahko vozijo osebne avtomobile, katerih največja dovoljena teža presega 3,5 t, če je vozilo registrirano kot osebni avtomobil in ne kot lahki tovornjak. Ta pravica velja, dokler ne poteče veljavnost voznškega dovoljenja. Ob izdaji novega voznškega dovoljenja po preklicu lahko imetnik v skladu z Direktivo 2006/126/ES vozi le vozila kategorije B. Podaljšanje ali izdaja voznškega dovoljenja, ki ne sledi preklicu, ne vpliva na predhodne pravice.
3. Imetniki voznških dovoljenj, ki so pridobili voznško dovoljenje za kategorijo A1 ali A pred 19. januarjem 2013, lahko vozijo štirikolesna motorna kolesa. Ta pravica velja, dokler ne poteče veljavnost voznškega dovoljenja. Ob izdaji novega voznškega dovoljenja po preklicu lahko imetnik v skladu z Direktivo 2006/126/ES vozi le vozila kategorije A1 ali A. Podaljšanje ali izdaja voznškega dovoljenja, ki ne sledi preklicu, ne vpliva na predhodne pravice.

4. Imetniki vozniških dovoljenj, ki so pridobili vozniško dovoljenje za kategorijo A1 pred 19. januarjem 2013, lahko vozijo motorna kolesa kategorije A1, katerih razmerje med močjo in težo presega 0,1 kW/kg (koda 79.05). Ta pravica velja, dokler ne poteče veljavnost vozniškega dovoljenja. Ob izdaji novega vozniškega dovoljenja po preklicu lahko imetnik v skladu z Direktivo 2006/126/ES vozi le vozila kategorije A1. Podaljšanje ali izdaja vozniškega dovoljenja, ki ne sledi preklicu, ne vpliva na predhodne pravice.
5. Imetniki vozniških dovoljenj, ki so pridobili vozniško dovoljenje za kategorijo A pred 19. januarjem 2013, lahko vozijo motorna kolesa z močjo nad 25 kW ali z razmerjem med močjo in težo nad 0,16 kW/kg samo, če imajo vozniško dovoljenje za kategorijo A že vsaj dve leti ali če so opravili vozniški preskus za motorno kolo tega tipa po tem, ko so dopolnili 21 let.
6. Imetniki vozniških dovoljenj, ki so pridobili vozniško dovoljenje za kategorijo B pred 19. januarjem 2013, lahko vozijo motorne trikolesnike vseh moči. Ta pravica velja, dokler ne poteče veljavnost vozniškega dovoljenja. Imetniki vozniških dovoljenj za kategorijo B, izdanih po odvzemu po 19. januarju 2013, lahko vozijo motorne trikolesnike z nazivno močjo nad 15 kW samo na švedskem ozemlju in pod pogojem, da so stari vsaj 21 let. Podaljšanje ali izdaja vozniškega dovoljenja, ki ne sledi odvzemu, ne vpliva na predhodne pravice.
7. Imetniki vozniških dovoljenj, ki so pridobili vozniško dovoljenje za kategorijo BE pred 19. januarjem 2013, lahko vozijo vozila, pri katerih največja dovoljena masa priklopnika presega 3 500 kg (koda 79.06). Ta pravica velja, dokler ne poteče veljavnost vozniškega dovoljenja. Ob izdaji novega vozniškega dovoljenja po preklicu lahko imetnik v skladu z Direktivo 2006/126/ES vozi le vozila kategorije BE. Podaljšanje ali izdaja vozniškega dovoljenja, ki ne sledi preklicu, ne vpliva na predhodne pravice.

Vzorec vozniškega dovoljenja Švedska 2 (S2)

Izdajal se je na Švedskem od 27. novembra 2007 do 18. januarja 2013

Opis: vozniško dovoljenje se izdaja kot izkaznica ID-1, izdelana iz polikarbonata. Kartica se proizvaja v rožnati barvi, značilno pa je okno z jasnim pogledom (prosojno) v srednjem delu kartice, pod podpisom.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca	Ustrezne kategorije	Opombe
AM	AM	3
A1	A1	1, 4, 5
—	A2	
A	A	1, 4, 6
—	B1	
B	B	2, 7
BE	BE	8
—	C1	
—	C1E	
C	C	

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca	Ustrezne kategorije	Opombe
CE	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
DE	DE	

Dodatne informacije:

1. Imetniki vozniških dovoljenj, ki so pridobili vozniško dovoljenje za kategorijo A z omejitvijo za lahka motorna kolesa pred 1. julija 1996, lahko vozijo motorna vozila, katerih prostornina motorja ne presega 125 cm³, brez omejitve moči (kW). Ta pravica velja, dokler ne poteče veljavnost vozniškega dovoljenja. Ob izdaji novega vozniškega dovoljenja po preklicu lahko imetnik v skladu z Direktivo 2006/126/ES vozi le vozila kategorije A1. Podaljšanje ali izdaja vozniškega dovoljenja, ki ne sledi preklicu, ne vpliva na predhodne pravice.
2. Imetniki vozniških dovoljenj, ki so pridobili vozniško dovoljenje za kategorijo B pred 1. julijem 1996, lahko vozijo osebne avtomobile, katerih največja dovoljena teža presega 3,5 t, če je vozilo registrirano kot osebni avtomobil in ne kot lahki tovornjak. Ta pravica velja, dokler ne poteče veljavnost vozniškega dovoljenja. Ob izdaji novega vozniškega dovoljenja po preklicu lahko imetnik v skladu z Direktivo 2006/126/ES vozi le vozila kategorije B. Podaljšanje ali izdaja vozniškega dovoljenja, ki ne sledi preklicu, ne vpliva na predhodne pravice.
3. Kategorija AM je bila na Švedskem uvedena 1. oktobra 2009 kot nacionalna kategorija.
4. Imetniki vozniških dovoljenj, ki so pridobili vozniško dovoljenje za kategorijo A1 ali A pred 19. januarjem 2013, lahko vozijo štirikolesna motorna kolesa. Ta pravica velja, dokler ne poteče veljavnost vozniškega dovoljenja. Ob izdaji novega vozniškega dovoljenja po preklicu lahko imetnik v skladu z Direktivo 2006/126/ES vozi le vozila kategorije A1 ali A. Podaljšanje ali izdaja vozniškega dovoljenja, ki ne sledi preklicu, ne vpliva na predhodne pravice.
5. Imetniki vozniških dovoljenj, ki so pridobili vozniško dovoljenje za kategorijo A1 pred 19. januarjem 2013, lahko vozijo motorna kolesa kategorije A1, katerih razmerje med močjo in težo presega 0,1 kW/kg (nova koda 79.05 od 31. decembra 2013). Ta pravica velja, dokler ne poteče veljavnost vozniškega dovoljenja. Ob izdaji novega vozniškega dovoljenja po preklicu lahko imetnik v skladu z Direktivo 2006/126/ES vozi le vozila kategorije A1. Podaljšanje ali izdaja vozniškega dovoljenja, ki ne sledi preklicu, ne vpliva na predhodne pravice.
6. Imetniki vozniških dovoljenj, ki so pridobili vozniško dovoljenje za kategorijo A pred 19. januarjem 2013, lahko vozijo motorna kolesa z močjo nad 25 kW ali z razmerjem med močjo in težo nad 0,16 kW/kg samo, če imajo vozniško dovoljenje za kategorijo A vsaj dve leti ali če so opravili vozniški preskus za motorno kolo tega tipa po tem, ko so dopolnili 21 let.
7. Imetniki vozniških dovoljenj, ki so pridobili vozniško dovoljenje za kategorijo B pred 19. januarjem 2013, lahko vozijo motorne trikolesnike vseh moči. Ta pravica velja, dokler ne poteče veljavnost vozniškega dovoljenja. Imetniki vozniških dovoljenj za kategorijo B, izdanih po preklicu po 19. januarju 2013, lahko vozijo motorne trikolesnike z nazivno močjo nad 15 kW samo na švedskem ozemlju in pod pogojem, da so stari vsaj 21 let. Podaljšanje ali izdaja vozniškega dovoljenja, ki ne sledi preklicu, ne vpliva na predhodne pravice.
8. Imetniki vozniških dovoljenj, ki so pridobili vozniško dovoljenje za kategorijo BE pred 19. januarjem 2013, lahko vozijo vozila, pri katerih največja dovoljena masa priklopnika presega 3 500 kg (nova koda 79.06 od 31. decembra 2013). Ta pravica velja, dokler ne poteče veljavnost vozniškega dovoljenja. Ob izdaji novega vozniškega dovoljenja po preklicu lahko imetnik v skladu z Direktivo 2006/126/ES vozi le vozila kategorije BE. Podaljšanje ali izdaja vozniškega dovoljenja, ki ne sledi preklicu, ne vpliva na predhodne pravice.

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V ZDRUŽENEM KRALJESTVU**Vzorec voznškega dovoljenja Združeno kraljestvo 1 (UK1)***Izdajal se je v Veliki Britaniji od januarja 1976 do januarja 1986*

Opis: dolgo zeleno voznško dovoljenje, prepognjeno.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca UK1 (Velika Britanija)	Ustrezne kategorije	Opombe
A	B, BE, C1, C1E 79 ($\leq 8,25$ t)	1
B	B 78, BE 78, C1 78, C1E 78, 79 ($\leq 8,25$ t)	2
C	B1 79 (≤ 425 kg)	
D	A	
(E, F, G, H, J, K, L, M, N)	—	

Dodatne informacije:

1. Imetniki dovoljenja za skupino A lahko vozijo vozila kategorij D1 in D1E, vendar ne za najem ali za plačilo (ne za poklicno rabo in brez potnikov, ki plačajo posredno ali neposredno), in vozila kategorije C1E, če skupna masa priklopnika in vlačilca ne presega 8,25 tone.
2. Velja isto kot za imetnike dovoljenj za skupino A, ampak le za vsa vozila z avtomatskim menjalnikom.

Vzorec voznškega dovoljenja Združeno kraljestvo 2 (UK2)*Izdajal se je v Veliki Britaniji od januarja 1986 do junija 1990*

Opis: rožnato voznško dovoljenje, prepognjeno. Samo del vzorca je dejansko voznško dovoljenje, preostali del pa je dodatek.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca UK2 (Velika Britanija)	Ustrezne kategorije	Opombe
A	B, BE, C1, C1E	1
B	B 78, BE 78, C1 78, C1E 78	2
C	A79 (≥ 550 kg), B1 79	3
D	A	
E	AM, A1	4
(E, F, G, H, J, K, L, M, N)	—	

Dodatne informacije:

1. Imetniki dovoljenja za skupino A lahko vozijo vozila kategorij D1 in D1E, vendar ne za najem ali za plačilo (ne za poklicno rabo in brez potnikov, ki plačajo posredno ali neposredno), in vozila kategorije C1E, če skupna masa priklopnika in vlačilca ne presega 8,25 tone.
2. Velja isto kot za imetnike dovoljenj za skupino A, ampak le za vsa vozila z avtomatskim menjalnikom.

3. Omejeno na vozila kategorije A tipa motornih trikolesnikov ali vozila kategorije B1 tipa štirikolesnikov z največjo dovoljeno maso ≥ 550 kg v obeh primerih.
4. Omejeno na vozila kategorije A1 z delovno prostornino valjev ≤ 50 kubičnih centimetrov, omejeno na največjo konstrukcijsko določeno hitrost ≤ 50 kilometrov na uro.

Vzorec voznškega dovoljenja Združeno kraljestvo 3 (UK3)

Izdajal se je v Veliki Britaniji od junija 1990 do decembra 1996

Opis: rožnato in zeleno voznško dovoljenje, prepognjeno. Samo del vzorca je dejansko voznško dovoljenje, preostali del pa je dodatek.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca UK3 (Velika Britanija)	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B, C1E	2
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	3
B1 (vozila za invalide)	—	4
F, G, H, K, L		

Dodatne informacije:

1. Omejeno na vozila kategorije A tipa motornih trikolesnikov ali vozila kategorije B1 tipa štirikolesnikov z največjo dovoljeno maso ≥ 550 kg v obeh primerih.
2. Imetniki dovoljenja za skupino A lahko vozijo vozila kategorij D1 in D1E, vendar ne za najem ali za plačilo (ne za poklicno rabo in brez potnikov, ki plačajo posredno ali neposredno), in vozila kategorije C1E, če skupna masa priklopnika in vlačilca ne presega 8,25 tone.
3. Omejeno na vozila kategorije A1 z delovno prostornino valjev ≤ 50 kubičnih centimetrov, omejeno na največjo konstrukcijsko določeno hitrost ≤ 50 kilometrov na uro.
4. Nacionalna kategorija, vozila, ki so zasnovana in izdelana za invalide in imajo težo ≤ 254 kg.

Vzorec vozniškega dovoljenja Združeno kraljestvo 4 (UK4)

Izdajal se je v Veliki Britaniji od januarja 1997 do marca 2000

Opis: rožnato in zeleno vozniško dovoljenje, prepognjeno. Samo del vzorca je dejansko vozniško dovoljenje, preostali del pa je dodatek.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca UK4 (Velika Britanija)	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	A1	
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	2
B1 (vozila za invalide) F, G, H, K, P		3

Dodatne informacije:

1. Omejeno na vozila kategorije A tipa motornih trikolesnikov ali vozila kategorije B1 tipa štirikolessnikov z največjo dovoljeno maso ≥ 550 kg v obeh primerih.
2. Omejeno na vozila kategorije A1 z delovno prostornino valjev ≤ 50 kubičnih centimetrov, omejeno na največjo konstrukcijsko določeno hitrost ≤ 50 kilometrov na uro.
3. Izdajo se samo tistim, ki so imeli to pravico pred 12. novembrom 1999.

Obdobji izdajanja vozniških dovoljenj po vzorcih 4 in 5 se prekrivata.

Vzorec vozniškega dovoljenja Združeno kraljestvo 5 (UK5)*Izdajal se je v Veliki Britaniji od julija 1998 do 19. januarja 2013*

Opis: vozniško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS.

Dodatek, na katerem se beležijo kazni za prometne prekrške, se izda posebej. Obdobje izdajanja vozniškega dovoljenja po tem vzorcu se prekriva z obdobjem izdajanja vozniškega dovoljenja po vzorcu UK4, in sicer zaradi postopnega uvajanja novega vzorca.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca UK5 (Velika Britanija)	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	A1	
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	2
B1 (vozila za invalide) F, G, H, K, P		3

Dodatne informacije:

1. Omejeno na vozila kategorije A tipa motornih trikolesnikov ali vozila kategorije B1 tipa štirikolesnikov (z največjo dovoljeno maso ≥ 550 kg v obeh primerih).
2. Omejeno na vozila kategorije A1 z delovno prostornino valjev ≤ 50 kubičnih centimetrov, omejeno na največjo konstrukcijsko določeno hitrost ≤ 50 kilometrov na uro.
3. Izdajo se samo tistim, ki so imeli to pravico pred 12. novembrom 1999.

Vzorec voznškega dovoljenja Združeno kraljestvo 6 (UK6)

Izdajal se je na Severnem Irskem od 1. aprila 1999 do 19. januarja 2013

Opis: voznško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS.

Dodatek, na katerem se beležijo kazni za prometne prekrške, se izda posebej.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca UK6 (Severna Irska)	Ustrezne kategorije	Opombe
A1	A1	
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 KG), B1	1
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	2
B1 (vozila za invalide)	—	
F, G, H, K	—	

Dodatne informacije

- Omejeno na vozila kategorije A tipa motornih trikolesnikov ali vozila kategorije B1 tipa štirikolesnikov (z največjo dovoljeno maso ≥ 550 kg v obeh primerih).
- Omejeno na vozila kategorije A1 z delovno prostornino valjev ≤ 50 kubičnih centimetrov, omejeno na največjo konstrukcijsko določeno hitrost ≤ 50 kilometrov na uro.

Vzorec vozniškega dovoljenja Združeno kraljestvo 7 (UK7)*Izdajal se je na Gibraltarju od 2. decembra 1990 do 15. januarja 1997*

Opis: vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju s šestimi stranmi in se izdaja v skladu s Prilogo I k Direktivi Sveta 80/1263/EGS ⁽¹⁾.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca UK7 (Gibraltar)	Ustrezne kategorije
A	A, B1 79 (≤ 400 kg) samo trikolesniki
B	B, B1 (samo štirikolesniki)
BE	BE
C	C, C1
CE	CE, C1E
C1	BE, C, C1E, CE, ter za imetnike D-kategorije D1E in DE
D	D, D1
DE	DE
F, G, H, I, J, K	—

Vzorec vozniškega dovoljenja Združeno kraljestvo 8 (UK8)*Izdajal se je na Gibraltarju od 16. januarja 1997 do 24. avgusta 2006*

Opis: vozniško dovoljenje je na rožnatem papirju s šestimi stranmi in se izdaja v skladu s Prilogo I k Direktivi 91/439/EGS.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca UK8 (Gibraltar)	Ustrezne kategorije
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C

⁽¹⁾ Prva direktive Sveta 80/1263/EGS z dne 4. decembra 1980 o uvedbi vozniškega dovoljenja Skupnosti (UL L 375, 31.12.1980, str. 1).

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca UK8 (Gibraltar)	Ustrezne kategorije
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G, H, I, J, K	—

Vzorec voznškega dovoljenja Združeno kraljestvo 9 (UK9)

Izdaja se na Gibraltarju od 15. avgusta 2006

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju s šestimi stranmi in se izdaja v skladu s Prilogo I k Direktivi 91/439/EGS. Velja isto kot za vzorec UK8, vendar je sprednja stran spremenjena, da odraža pristop novih držav članic.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca UK9 (Gibraltar)	Ustrezne kategorije
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G, H, I, J, K	—

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA ISLANDIJI**Vzorec voznškega dovoljenja Islandija 1 (ÍS1)***Izdajal se je na Islandiji od 12. aprila 1960 do leta 1981*

Opis: voznško dovoljenje je na zelenem papirju, plastificirano, z dvema stranema.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca ÍS1	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A, B1 79 (≤ 400 kg)	
B	B, BE, C1, C1E, D1, D1E	
C		1
D	C, CE	
E	D, DE	

Dodatne informacije:

1. Pravica do vožnje vozil kategorije C se pri teh voznških dovoljenjih nanaša samo na poklicno vožnjo vozil kategorij B in/ali E in nima nobene zveze z Direktivo 91/439/EGS.

Vzorec voznškega dovoljenja Islandija 2 (ÍS2)*Izdajal se je na Islandiji od leta 1981 do 1. marca 1988*

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju, plastificirano, z dvema stranema.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca ÍS2	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A, B1 79 (≤ 400 kg)	
B	B, BE, C1, C1E, D1, D1E	
C		1
D	C, CE	
E	D, DE	

Dodatne informacije:

1. Pravica do vožnje vozil kategorije C se pri teh voznških dovoljenjih nanaša samo na poklicno vožnjo vozil kategorij B in/ali E in nima nobene zveze z Direktivo 91/439/EGS.

Vzorec voznškega dovoljenja Islandija 3 (ÍS3)*Izdajal se je na Islandiji od 1. marca 1988 do 31. maja 1993*

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju, plastificirano, z dvema stranema.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca ÍS3	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A, B1 79 (≤ 400 kg)	
B	B, BE, C1, C1E	
C		1
D	C, CE	
E	D, DE	

Dodatne informacije:

1. Pravica do vožnje vozil kategorije C se pri teh voznških dovoljenjih nanaša samo na poklicno vožnjo vozil kategorij B in/ali E in nima nobene zveze z Direktivo 91/439/EGS.

Vzorec voznškega dovoljenja Islandija 4 (ÍS4)*Izdajal se je na Islandiji od 1. junija 1993 do 14. avgusta 1997*

Opis: voznško dovoljenje je na rožnatem papirju, plastificirano, z dvema stranema.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca ÍS4	Ustrezne kategorije	Opombe
A	A	
B	B, BE	
C		1
D	C, CE	
E	D, DE	

Dodatne informacije:

1. Pravica do vožnje vozil kategorije C se pri teh voznških dovoljenjih nanaša samo na poklicno vožnjo vozil kategorij B in/ali E in nima nobene zveze z Direktivo 91/439/EGS.

Vzorec voznškega dovoljenja Islandija 5 (ÍS5)*Izdaja se na Islandiji od 15. avgusta 1997*

Opis: voznško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca ÍS5	Ustrezne kategorije
A	A
B	B

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca ÍS5	Ustrezne kategorije
BE	BE
C	C
CE	CE
D	D
DE	DE

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH V LIECHTENSTEINU

Vzorec vozníškega dovoljenja Liechtenstein 1 (FL1)

Izdajal se je v Liechtensteinu od 1978 do 1993

Opis: vozníško dovoljenje je na modrem papirju velikosti A5.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije modela FL1	Ustrezne kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B (za poklicno rabo)
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G	—

Vzorec voziškega dovoljenja Liechtenstein 2 (FL2)*Izdajal se je v Liechtensteinu od 1993 do aprila 2003*

Opis: voziško dovoljenje je na modrem papirju velikosti A5.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije modela FL2	Ustrezne kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
A2 – 79 (≤ 400 kg)	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G	—

Vzorec voziškega dovoljenja Liechtenstein 3 (FL3)*Izdaja se v Liechtensteinu od aprila 2003*

Opis: voziško dovoljenje formata kreditne kartice, model EU.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije modela FL3	Ustrezne kategorije
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije modela FL3	Ustrezne kategorije
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G, M	—

VZORCI VOZNIŠKIH DOVOLJENJ, IZDANIH NA NORVEŠKEM

Splošna opomba za vse vzorce: v vseh norveških voznških dovoljenjih je besedilo vnaprej tiskano v „bokmål“ ali „nynorsk“. Obe obliki jezika sta enakovredni. Besedi „førerkort“ in „Norge“ kažeta, da je besedilo v „bokmål“, „førarkort“ in „Noreg“ pa kažeta na obliko „nynorsk“.

Vzorec voznškega dovoljenja Norveška 1 (N1)

Izdajal se je na Norveškem od 23. aprila 1967 do 31. marca 1979

Opis: temno zelen ovitek, vzorec zložen na format A7, šest strani. Na sprednji strani ovitka je natisnjena beseda „Førerkort“ ali „Førarkort“.

Tabela ekvivalentnosti	
Kategorije vzorca N1	Ustrezne kategorije
Klasse 1	AM, A1, B, BE
Klasse 2	AM, A1, B, BE
Klasse 3	AM, A
Klasse 4	—

Dodatne informacije:

Vozniško dovoljenje po tem vzorcu velja do imetnikovega 100. rojstnega dne, če je njegovo obdobje veljavnosti deset let in je bilo veljavno 2. aprila 1982. Nacionalni organi priporočajo, da imetniki svoja dovoljenja pred vožnjo v tujini zamenjajo za vzorec N4 ali da imajo pri sebi tudi overjen prevod ali mednarodno voznško dovoljenje v skladu z Dunajsko konvencijo o cestnem prometu iz leta 1968.

Vzorec vozniškega dovoljenja Norveška 2 (N2)

Izdajal se je na Norveškem od 1. aprila 1979 do 1. marca 1989

Opis: vozniško dovoljenje je na svetlo rožnatem papirju, prevlečeno je s prosojno plastiko, ima dve strani. Na dovoljenjih, izdanih po juliju 1985, je datum prve izdaje kakršnega koli vozniškega dovoljenja imetniku („Første førerkort“).

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca N2	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A	
A + „Klasse A gjelder bare lett motorsykkel“	AM, A1	1
B	B	2
BE	BE	3
C	C	
CE	CE	
D	D	
DE	DE	
A + „Klasse A gjelder bare belte-motorsykkel“	—	
T	—	

Dodatne informacije:

1. Na zadnji strani vozniškega dovoljenja je žig z besedilom, ki navaja omejitve.
2. Pravica, navedena na žigu na zadnji strani vozniškega dovoljenja, je prenehala veljati s 1. januarjem 2002.
3. Imetniki vozniških dovoljenj „klase 1“ ali „klase 2“, izdanih pred 1. aprilom 1979 in pozneje zamenjanih z vozniškimi dovoljenji kategorije BE po vzorcu N2, lahko poleg tega vozijo tudi vozila kategorij AM in A1.

Vzorec vozniškega dovoljenja Norveška 3 (N3)

Izdajal se je na Norveškem od 1. marca 1989 do 31. decembra 1997

Opis: vozniško dovoljenje je na svetlo rožnatem in sivem papirju, prevlečeno je s prosojno plastiko, ima dve strani.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca N3	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A	
A + „Klasse A gjelder bare lett motorsykkel“	AM, A1	1
A1	AM, A1	2
B	B	3
BE	BE	4

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca N3	Ustrezne kategorije	Opombe
B1	B1	
C	C	
CE	CE	
C1	C1	5
C1E	C1E	5
D	D	
DE	DE	
D1	D1	6
D1E	D1E	6
D2	D1	
D2E	D1E	
A + „Klasse A gjelder bare beltemotorsykel“	—	
S	—	
T	—	

Dodatne informacije:

1. Na zadnji strani vozniškega dovoljenja je žig z besedilom, ki navaja omejitve.
2. Kategorija A1 je bila uvedena 1. januarja 1997.
3. Pravica, navedena na žigu na zadnji strani vozniškega dovoljenja, je prenehala veljati s 1. januarjem 2002.
4. Imetniki vozniških dovoljenj „klase 1“ ali „klase 2“, izdanih pred 1. aprilom 1979 in pozneje zamenjanih z vozniškimi dovoljenji kategorije BE po vzorcu N2 ali/in N3, lahko poleg tega vozijo tudi vozila kategorije A1.
5. Kategoriji C1 in C1E sta bili uvedeni 1. januarja 1997.
6. Kategoriji D1 in D1E sta bili uvedeni 1. januarja 1997 in sta nadomestili kategoriji D2 in D2E, uvedeni leta 1989.

Vzorec vozniškega dovoljenja Norveška 4 (N4)

Izdaja se na Norveškem od 1. januarja 1998

Opis: vozniško dovoljenje je plastična kartica v skladu s Prilogo Ia k Direktivi 91/439/EGS.

Tabela ekvivalentnosti		
Kategorije vzorca N4	Ustrezne kategorije	Opombe
A	AM, A2, A	
A1	AM, A1	
B	B	

Tabela ekvivalentnosti

Kategorije vzorca N4	Ustrezne kategorije	Opombe
BE	BE	
B1	B1	
C	C	
CE	CE	
C1	C1	
C1E	C1E	
D	D	
DE	DE	
D1	D1	
D1E	D1E	
M	AM	1
S, T	—	

Dodatne informacije:

1. Nacionalna kategorija M vključuje vse mopede, kot so opredeljeni v členu 4(2) Direktive 2006/126/ES. Ta pravica se lahko omeji na dvokolesne mopede in tri-/štirikolesne mopede z maso neobremenjenega vozila, ki ne presega 150 kg, tj. M 145 ali M 146. Ta pravica je sicer lahko omejena le na kateri koli tri-/štirikolesni moped, npr M 147.

ISSN 1977-0804 (elektronska različica)
ISSN 1725-5155 (tiskana različica)



Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL