Europeiska unionens
officiella tidning

L 134

femtionionde årgången

Svensk utgåva

Lagstiftning

24 maj 2016

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

BESLUT

★ **Kommissionens beslut (EU) 2016/788 av den 1 oktober 2014 om det statliga stöd SA.32833 (11/C) (f.d. 11/NN) som Tyskland har genomfört avseende finansieringen av flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 2009–2011** *[delgivet med nr C(2014) 6850]* [1] 1

★ **Kommissionens beslut (EU) 2016/789 av den 1 oktober 2014 om det statliga stöd SA.21121 (C29/08) (f.d. NN 54/07) som Tyskland har genomfört avseende finansieringen av flygplatsen Frankfurt-Hahn och de finansiella förbindelserna mellan flygplatsen och Ryanair** *[delgivet med nr C(2016) 6853]* [1] 46

★ **Kommissionens delegerade beslut (EU) 2016/790 av den 13 januari 2016 om ändring av bilaga V till Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG vad gäller benämningar på examensbevis och utbildningar** *[delgivet med nr C(2016) 1]* [1] 135

[1] Text av betydelse för EES

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

II

(Icke-lagstiftningsakter)

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2016/788

av den 1 oktober 2014

om det statliga stöd SA.32833 (11/C) (f.d. 11/NN) som Tyskland har genomfört avseende finansieringen av flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 2009–2011

[delgivet med nr C(2014) 6850]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket ([1]),

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([2]) och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 17 juni 2008 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget med avseende på finansieringen av det företag som driver flygplatsen Frankfurt-Hahn (Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, nedan kallat *FFHG*) och dess finansiella förbindelser med Ryanair. Det formella undersökningsförfarandet registrerades under ärendenummer SA.21121 (C 29/08).

(2) Genom en skrivelse av den 4 mars 2011 lämnade Deutsche Lufthansa AG (nedan kallat *Lufthansa*) ytterligare upplysningar om det pågående formella undersökningsförfarandet i ärende SA.21121 (C 29/08), som tog upp nya påstådda statsstödsåtgärder till förmån för FFHG.

(3) Genom en skrivelse av den 18 mars 2011 vidarebefordrade kommissionen Lufthansas synpunkter till de tyska myndigheterna och begärde ytterligare upplysningar om de nya påstådda statsstödsåtgärderna. Genom en

([1]) Med verkan från och med den 1 december 2009 har artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget ersatts av artiklarna 107 respektive 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*). Innehållet i bestämmelserna är dock i sak oförändrat. I detta beslut bör hänvisningar till artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget i tillämpliga fall förstås som hänvisningar till artiklarna 87 respektive 88 i EG-fördraget. Genom EUF-fördraget infördes också vissa ändringar i terminologin, t.ex. ersattes gemenskapen med unionen och den gemensamma marknaden med den inre marknaden. I detta beslut används genomgående EUF-fördragets terminologi.

([2]) EUT C 216, 21.7.2012, s. 1.

skrivelse av den 5 april 2011 begärde de tyska myndigheterna en förlängning av tidsfristen till den 15 juli 2011. Genom en skrivelse av den 11 april 2011 beviljade kommissionen en förlängning av tidsfristen till den 18 maj 2011 för vissa av frågorna och till den 31 maj 2011 för återstoden av frågorna. Tyskland svarade genom skrivelser av den 19 maj 2011 och den 23 maj 2011.

(4) Svaren var dock ofullständiga. Kommissionen sände därför genom en skrivelse av den 6 juni 2011 en påminnelse i enlighet med artikel 5.2 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 ([3]). Tyskland svarade genom skrivelser av den 14 juni 2011 och den 16 juni 2011.

(5) Genom en skrivelse av den 13 juli 2011 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende den kreditlinje som FFHG tillhandahållits genom delstaten Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning, lånet från Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz (nedan kallad *ISB*) till FFHG och garantin från delstaten Rheinland-Pfalz till FFHG för ISB-lånet (nedan kallat *beslutet att inleda förfarandet*). Det formella undersökningsförfarandet registrerades under ärendenummer SA.32833 (11/C).

(6) Genom en skrivelse av den 22 juli 2011 begärde Tyskland en förlängning av tidsfristen för att svara på beslutet att inleda förfarandet. Kommissionen beviljade denna begäran den 26 juli 2011. Kommissionen mottog Tysklands synpunkter på beslutet att inleda förfarandet den 31 augusti 2011.

(7) Genom en skrivelse av den 22 december 2011 begärde kommissionen ytterligare upplysningar från Tyskland. Genom en skrivelse av den 18 januari 2012 begärde Tyskland en förlängning av tidsfristen för att svara på beslutet att inleda förfarandet. Kommissionen beviljade denna begäran samma dag. Tyskland besvarade begäran om ytterligare upplysningar av den 22 december 2011 genom en skrivelse av den 22 februari 2012.

(8) Beslutet att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ([4]) av den 21 juli 2012. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på åtgärden i fråga inom en månad från dagen för offentliggörandet.

(9) Genom en skrivelse av den 4 september 2012 mottog kommissionen synpunkter från en tredje part, delstaten Rheinland-Pfalz. Kommissionen översände dessa synpunkter till Tyskland genom en skrivelse av den 7 september 2012. Tyskland gavs tillfälle att inom en månad bemöta tredjepartssynpunkterna. Tyskland har inte bemött synpunkterna.

(10) Genom en skrivelse av den 10 april 2013 begärde kommissionen ytterligare upplysningar från Tyskland. Tyskland svarade genom en skrivelse av den 17 juni 2013.

(11) Genom en skrivelse av den 25 februari 2014 underrättade kommissionen Tyskland om att 2014 års luftfartsriktlinjer ([5]) hade antagits den 20 februari 2014 och att dessa riktlinjer blev tillämpliga för det aktuella ärendet så fort de hade offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, samt gav Tyskland möjlighet att inkomma med synpunkter på riktlinjerna och deras tillämpning inom 20 arbetsdagar från offentliggörandet i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(12) Den 4 april 2014 offentliggjordes 2014 års luftfartsriktlinjer i *Europeiska unionens officiella tidning*. Riktlinjerna ersatte 1994 års luftfartsriktlinjer ([6]) och 2005 års luftfartsriktlinjer ([7]).

(13) Den 15 april 2014 offentliggjordes ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* där medlemsstaterna och andra berörda parter uppmanades att inom en månad efter dagen för offentliggörandet av 2014 års luftfartsriktlinjer inkomma med synpunkter på tillämpningen av riktlinjerna i det aktuella fallet ([8]). Lufthansa och organisationen Transport & Environment inkom med synpunkter. Genom en skrivelse av den 21 augusti 2014 vidarebefordrade kommissionen dessa synpunkter till Tyskland. Genom en skrivelse av den 29 augusti 2014 meddelade Tyskland kommissionen att den inte hade några synpunkter.

([3]) Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1).
([4]) Se fotnot 2.
([5]) Meddelande från kommissionen – *Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag* (EUT C 99, 4.4.2014, s. 3).
([6]) Tillämpning av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd inom luftfartssektorn (EGT C 350, 10.12.1994, s. 5).
([7]) Riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser (EUT C 312, 9.12.2005, s. 1).
([8]) EUT C 113, 15.4.2014, s. 30.

(14) Genom skrivelser av den 23 mars 2014 och den 4 april 2014 begärde kommissionen ytterligare upplysningar från Tyskland. Tyskland svarade genom skrivelser av den 17 april 2014, den 24 april 2014 och den 9 maj 2014.

(15) Den 17 juni 2014 underrättade Tyskland kommissionen om att Tyskland undantagsvis godtar att detta beslut endast antas på engelska.

2. BAKGRUND TILL UNDERSÖKNINGEN

2.1 Omvandling av flygplatsen och flygplatsens ägarstruktur

(16) Flygplatsen Frankfurt-Hahn ligger i delstaten Rheinland-Pfalz, cirka 120 kilometer väster om staden Frankfurt am Main. Flygplatsen Frankfurt-Hahn var en amerikansk militärflygbas fram till 1992. Därefter omvandlades den till en civil flygplats. Den har tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt.

(17) *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (nedan kallat *Holding Hahn*), är ett offentligt-privat partnerskap mellan Wayss & Freytag och delstaten Rheinland-Pfalz. Det förvärvade flygplatsen Frankfurt-Hahns infrastruktur från Tyskland den 1 april 1995. Under åren 1995–1998 utvecklade detta offentligt-privata partnerskap flygplatsen med målet att göra den till ett industri- och handelsområde. Tyskland har uppgett att när det visade sig att partnerskapet mellan Wayss & Freytag och delstaten Rheinland-Pfalz inte var särskilt framgångsrikt började företaget *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (nedan kallat *Fraport)* (*) från och med den 1 januari 1998 att engagera sig i projektet och övertog så småningom driften av flygplatsen.

(18) Fraport förvärvade 64,90 % av aktierna i flygplatsoperatören *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (FFHG) till priset […] ([9]). Betalning av en del av köpeskillingen ([…] euro) skulle ske den 31 december 2007, och var underställd vissa villkor ([10]). I augusti 1999 förvärvade Fraport 73,37 % av aktierna i Holding Hahn och 74,90 % av aktierna i dess komplementär *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* för […] euro. Fraport blev därmed i praktiken Rheinland-Pfalz nya partner.

(19) Fraports prioritering för flygplatsen Frankfurt-Hahn var att systematiskt utveckla flygplatsens passagerar- och frakttrafik. I detta avseende var Fraport ett av de första företagen som använde en affärsmodell som hade till syfte att locka till sig just lågprisflygbolag. Mot denna bakgrund åtog Fraport sig att ingå ett nytt avtal om resultatöverföring med Holding Hahn när det sistnämnda företaget hade omvandlats till ett tyskt aktiebolag (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung, GmbH*). Omvandlingen och ingåendet av det avtalet skedde den 24 november 2000.

(20) Därefter slogs Holding Hahn och FFHG samman för att bilda *Flughafen Hahn GmbH*. Delstaten Rheinland-Pfalz innehade 26,93 % och Fraport 73,07 % av aktierna i det nya bolaget. Under 2001 sköt de två aktieägarna, Fraport och delstaten Rheinland-Pfalz, till nytt kapital till FFHG.

(21) Fram till den 11 juni 2001 innehade statliga ägare 100 % av aktierna i Fraport ([11]). Den 11 juni börsnoterades Fraport och 29,71 % av företagets aktier såldes till privata aktieägare, de återstående 70,29 % av aktierna blev dock kvar i statlig ägo.

(22) I november 2002 ingick delstaten Rheinland-Pfalz, delstaten Hessen, Fraport och FFHG ett avtal om ytterligare utveckling av flygplatsen Frankfurt-Hahn. Genom avtalet tillhandahölls en andra ökning av aktiekapitalet. Vid det tillfället anslöt dig delstaten Hessen till FFHG som en tredje aktieägare. Fraport ägde då 65 % av aktierna och delstaten Hessen och delstaten Rheinland-Pfalz innehade 17,5 % var. Ägarstrukturen förblev oförändrad fram till 2009 då Fraport sålde alla sina aktier till delstaten Rheinland-Pfalz, som sedan dess är majoritetsägare och innehar 82,5 % av aktierna. Delstaten Hessen innehar fortfarande återstående 17,5 %.

(*) Konfidentiell information.

([9]) Nedan i detta beslut används Fraport både för att beteckna FAG innan bytet av handelsnamn och Fraport AG därefter.

([10]) Enligt artikel 7.3 i köpeavtalet kan detta belopp minskas, exempelvis om FFHG:s kostnader för bullerskydd överstiger ett visst tak.

([11]) Delstaten Hessen innehade 45,24 % av aktierna i Fraport, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (till 100 % ägt av staden Frankfurt am Main) innehade 28,89 % och Förbundsrepubliken Tyskland 25,87 %.

2.2 **Utveckling av passagerar- och frakttrafiken och närbelägna flygplatser**

(23) Passagerartrafiken på flygplatsen Frankfurt-Hahn ökade från 29 289 resenärer 1998 till 4 miljoner resenärer 2007 och sjönk därefter till 2,7 miljoner resenärer 2013 (se tabell 1). Flygplatsen trafikeras för närvarande av Ryanair ([12]), Wizz Air ([13]) och andra flygbolag. Ryanairs andel av passagerartrafiken uppgår till ungefär [80–100 %].

Tabell 1

Passagerartrafikutvecklingen på flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 1998–2013

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

([12]) *Ryanair* är ett irländskt flygbolag och medlem av lågprisbolagens intresseorganisation ELFAA (European Low Fares Airlines Association). Flygbolagets verksamhet är koncentrerad till mindre, regionala flygplatser. Flygbolaget trafikerar för närvarande ungefär 160 europeiska destinationer. Ryanair har en homogen flotta bestående av flygplan av typen Boeing 737–800 med 189 platser.

([13]) *Wizz Air* är ett ungerskt flygbolag och medlem av lågprisbolagens intresseorganisation ELFAA (European Low Fares Airlines Association). Wizz Air-koncernen består av tre olika bolag, nämligen Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria och Wizz Air Ukraine. Flygbolagets verksamhet är koncentrerad till mindre, regionala flygplatser. Flygbolaget trafikerar för närvarande ungefär 150 europeiska destinationer. Wizz Air har en homogen flotta bestående av flygplan av typen Airbus A 320 med 180 platser.

(24) Flygplatsen Frankfurt-Hahn har även upplevt en kraftig ökning av flygfrakttrafiken. Flygfrakttrafiken på flygplatsen ökade från 16 020 ton år 1998 till 286 416 ton år 2011, och sjönk sedan igen till 152 503 ton år 2013 (se tabell 2). Den totala fraktvolym som hanteras på flygplatsen, inklusive av speditörer, uppgick år 2013 till 446 608 ton.

Tabell 2

Frakttrafikutvecklingen på flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 1998–2010

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

(25) Följande flygplatser ligger i närheten av flygplatsen Frankfurt-Hahn.

i) Frankfurt am Mains flygplats (~115 kilometer från flygplatsen Frankfurt-Hahn, ~1 timme och 15 minuters restid med bil) är en internationell navflygplats som tillhandahåller både kort- och långdistanstrafik till en mängd olika destinationer. Flygplatsen trafikeras främst av nätverksflygbolag som tillhandahåller anslutningsflyg, men tillhandahåller också direktflyg och charterflyg. Utöver passagerartrafiken (ungefär 58 miljoner passagerare år 2013), hanterar Frankfurt am Mains flygplats även flygfrakt (ungefär 2 miljoner ton år 2013). Diagram 1 visar hur trafiken på Frankfurt am Mains flygplats har utvecklats under perioden 2000–2012.

ii) Luxemburgs flygplats (~111 kilometer från flygplatsen Frankfurt-Hahn, ~1 timme och 30 minuters restid med bil) är en internationell flygplats som tillhandahåller trafik till en mängd olika destinationer. Utöver passagerartrafiken (ungefär 2,2 miljoner passagerare), hanterade den under 2013 även 673 500 ton flygfrakt.

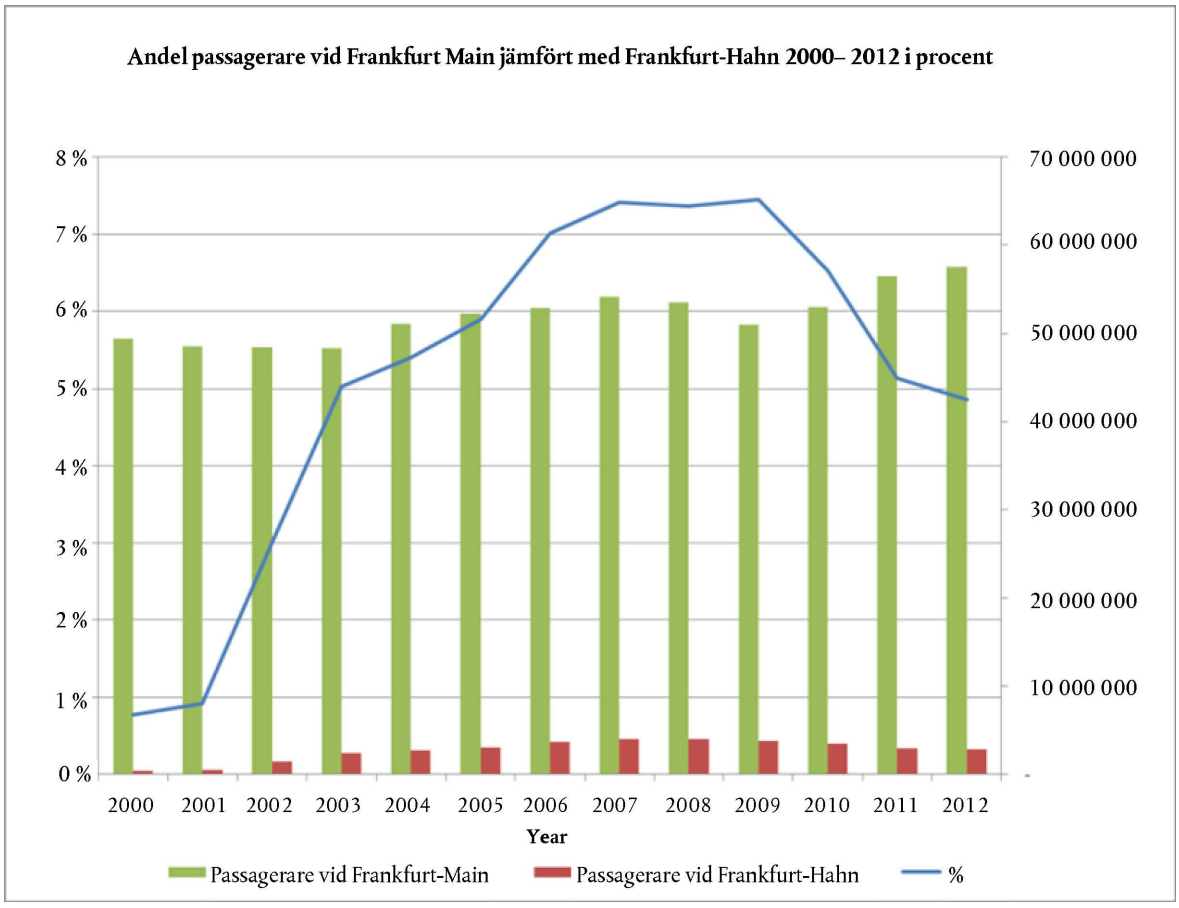
iii) Zweibrückens flygplats (~128 kilometer från flygplatsen Frankfurt-Hahn, ~1 timme 35 minuters restid med bil).

iv) Saarbrückens flygplats (~128 kilometer från flygplatsen Frankfurt-Hahn, ~1 timme 35 minuters restid med bil).

v) Köln-Bonns flygplats (~175 kilometer från flygplatsen Frankfurt-Hahn, ~1 timme 44 minuters restid med bil).

Diagram 1

Passagerartrafikutvecklingen på Frankfurt am Mains flygplats under perioden 2000–2012



2.3 **Flygplatsers finansiella resultat och en översikt över de investeringar som gjorts**

(26) I tabell 3 ges en översikt över de investeringar som FFHG har gjort under perioden 2001–2012, vilka sammanlagt uppgår till 216 miljoner euro.

Tabell 3

Översikt över investeringar under perioden 2001–2012

I 1 000 euro	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**Totalt 2001-2012**
Investeringar i infrastruktur och utustning													
Nyinvesteringar inkl. ombokningar													
Delstaten	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[…]			
Terminal		2 519	3 310					251					
Frakthanger			3 850		3 222								
Kontorsbyggnad								2 428		[…]			
Övriga infrastrukturinvesteringar			10 194	1 152			13 275			[…]	[…]	[…]	
Platta	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[…]	[…]		
Övrig infrastruktur	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[…]	[…]	[…]	
Immateriella tillgångar (t. ex. IT)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[…]	[…]	[…]	**7 108**
Utrustning	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[…]	[…]	[…]	**75 550**
Totalt	**13 899**	**19 650**	**31 761**	**8 871**	**17 592**	**25 123**	**41 390**	**12 673**	**763**	**17 289**	**19 346**	**7 930**	**216 287**

(27) I tabell 4 ges en översikt över FFHG:s finansiella resultat under åren 2001–2012.

Tabell 4

FFHG:s finansiella resultat under period 2001–2012

I 1 000 euro	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Resultaträkning												
Intäkter	10 077,61	14 908,11	22 574,22	29 564,18	36 859,08	43 479,85	41 296,34	45 383,60	42 036,70	43 281,58	43 658,38	40 983,45
Övriga intäkter (inklusive ersättning för uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och markförsäljning)	7 771,31	5 514,63	3 686,87	3 039,35	3 618,93	6 097,29	5 436,58	4 858,16	11 540,36	14 554,55	9 313,99	21 390,92
Summa intäkter	**17 848,92**	**20 422,75**	**26 261,09**	**32 603,53**	**40 478,01**	**49 577,14**	**46 732,92**	**50 241,76**	**53 577,06**	**57 836,14**	**52 972,37**	**62 374,37**
Materialkostnader	– 7 092,39	– 10 211,13	– 12 560,46	– 14 601,17	– 17 895,97	– 24 062,81	– 22 491,85	– 25 133,61	– 24 979,59	– 27 650,17	– 20 017,99	– 21 871,65
Personalkostnader	– 9 185,12	– 9 672,37	– 10 734,62	– 11 217,21	– 12 101,84	– 13 337,28	– 14 433,17	– 15 758,34	– 15 883,08	– 17 893,60	– 18 228,23	– 18 349,10
Övriga kostnader (inklusive marknadsföring)	– 5 692,81	– 11 434,31	– 10 521,27	– 11 454,36	– 14 058,15	– 12 885,28	– 9 897,46	– 9 630,21	– 7 796,81	– 8 029,40	– 6 760,92	– 6 643,00
EBITDA	**– 4 121,41**	**– 10 895,06**	**– 7 555,27**	**– 4 669,21**	**– 3 577,94**	**– 708,22**	**– 89,56**	**– 280,39**	**– 4 917,58**	**– 4 262,96**	**– 7 965,23**	**– 15 510,62**
EBITDA (exklusive övriga intäkter)	**– 11 892,72**	**– 16 409,69**	**– 11 242,13**	**– 7 708,56**	**– 7 196,87**	**– 6 805,51**	**– 5 526,13**	**– 5 138,56**	**– 6 622,78**	**– 10 291,59**	**– 1 348,76**	**– 5 880,30**
Avskrivning	– 5 325,63	– 5 674,68	– 6 045,39	– 7 699,33	– 7 973,46	– 10 527,90	– 10 191,89	– 11 855,19	– 12 482,28	– 11 827,19	– 13 297,31	– 12 733,48
Finansiellt resultat (mottagen ränta – batald ränta)	– 2 896,64	– 3 013,42	– 4 006,57	– 4 105,53	– 4 548,42	– 4 588,16	– 5 235,30	– 5 693,02	– 4 915,39	– 2 778,06	– 5 063,04	– 8 177,54
Extraordinära intäkter och kostnader	– 431,54	– 206,00	– 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	– 272,55	0,00	0,00
Skatter	– 580,13	– 204,74	– 215,18	– 323,82	– 228,44	– 242,33	– 245,00	– 238,66	– 257,45	– 240,85	– 231,03	– 277,52
Fraports förlusttäckning genom resultatöverföringen	***13 355,35***	***19 993,90***	***17 832,87***	***16 797,89***	***16 328,26***	***16 066,61***	***15 761,75***	***18 067,26***	***5 621,37***	***0,00***	***0,00***	***0,00***
Årsreultat (vinst/förlust)	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**– 7 114,17**	**– 10 855,69**	**– 10 626,14**	**– 5 677,92**

3. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA OCH SKÄL TILL ATT FÖRFARANDET INLEDS

(28) Beslutet att inleda förfarandet omfattar de finansieringsåtgärder som genomfördes under perioden 2009–2011 innehöll följande frågor:

i) För det första frågade sig kommissionen huruvida den kreditlinje som tillhandahållits genom delstaten Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning tillhandahölls på marknadsmässiga villkor och således inte utgjorde statligt stöd, eller, om den utgjorde statligt stöd, huruvida sådant statligt stöd kan anses förenligt med den inre marknaden.

ii) För det andra frågade sig kommissionen sedan huruvida de lån som ISB har gett FFHG och den bakomliggande garanti som delstaten Rheinland-Pfalz har ställt till FFHG beviljades på marknadsmässiga villkor och således inte utgjorde statligt stöd, eller, om de utgjorde statligt stöd, huruvida sådant statligt stöd kan anses förenligt med den inre marknaden.

3.1 Den kreditlinje som tillhandahållits genom delstatens Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning

(29) Sedan den 19 februari 2009 har FFHG ingått i delstaten Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning. Syftet med den centraliserade likviditetsförvaltningen är att optimera användningen av likviditet inom olika innehav, stiftelser och delstatens offentliga företag.

(30) De olika företagens och stiftelsernas deltagande i den centraliserade likviditetsförvaltningen bygger på ett samförståndsavtal mellan berörda företag/stiftelser och delstaten Rheinland-Pfalz finansministerium. Om efterfrågan på likviditet överstiger tillgängliga medel i den centraliserade likviditetsförvaltningen finansieras detta underskott kortfristigt på kapitalmarknaden.

(31) FFHG:s nuvarande kreditlinje i delstaten Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning är 45 miljoner euro. Den 25 mars 2013 hade FFHG använt 100 % (45 miljoner euro) av sin kreditlinje.

3.2 Refinansiering av FFHG:s lån via Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz

(32) Efter det att delstaten Rheinland-Pfalz blev majoritetsägare i FFHG refinansierade ISB år 2009 dess långfristiga lån. Tre av lånen, nämligen lån nummer 1, 3 och 4 (se tabell 5) beviljades till en fast ränta för hela respektive låns löptid, medan lån nummer 2 och 5 har rörlig ränta. I tabell 5 sammanfattas villkoren för lånen från ISB.

Tabell 5

FFHG:s lån från ISB

Nr	Bank	Lånebelopp i miljoner euro	Löptid	Räntesats	Räntes-wapp
1	ISB	18,4	[cirka 8 år]	[> 3 %, < 4,5 %]	
2	ISB	20,0	[cirka 5 år]	[< 12] månaders Euribor plus [< 1 %]	[…]
3	ISB	2,5	[cirka 2 år]	[> 3 %, < 4,5 %]	

Nr	Bank	Lånebelopp i miljoner euro	Löptid	Räntesats	Räntes-wapp
4	ISB	25,9	[cirka 7 år]	[> 3 %, < 4,5 %]	
5	ISB	6,8	[cirka 3 år]	[< 12] månaders Euribor plus [< 1 %]	[…]

(33) FFHG har även ingått två ränteswappavtal med IKB Corporate Lab. Avtalen skyddar mot svängningar i den rörliga delen av räntan på lån nummer 2 och 5 (se tabell 5), nämligen Euribors sexmånaders- respektive tremånadersränta. Swappavtalen ingicks 2004 och 2005 (i förhållande till de lån som då tillhandahölls, som den nuvarande finansieringen ersatte)

(34) De olika lån som ISB har gett har olika återbetalningsvillkor. Lån nummer 1, 3, 4 och 5 är amorteringslån, medan lån nummer 2 är ett amorteringsfritt lån som återbetalas helt på slutförfallodagen. I tabell 6 sammanfattas dessa låns återbetalningsvillkor.

Tabell 6

ISB-lånens återbetalningsvillkor

Nr	Bank	Lånebelopp i miljoner euro	Återbetalningsvillkor/förfallodag
1	ISB	18,4	Återbetalning två gånger om året, den 30 juni och den 30 december varje år, sista återbetalningen ska göras den […]
2	ISB	20,0	Amorteringsfritt lån med förfallodag den […]
3	ISB	2,5	Återbetalning två gånger om året, den 30 april och den 30 oktober varje år, sista återbetalningen ska göras den […]
4	ISB	25,9	Återbetalning två gånger om året, den 30 juni och den 30 december varje år, sista återbetalningen ska göras den […]
5	ISB	6,8	Återbetalning en gång i kvartalet […], sista återbetalningen ska göras den […]

(35) Delstaten Rheinland-Pfalz har ställt en hundraprocentig garanti för samtliga lån. För denna garanti betalar FFHG en garantipremie på [0,5–1,5 %] per år till borgensmannen.

3.3 **Huruvida eventuellt statligt stöd till FFHG är förenligt med den inre marknaden**

(36) I beslutet att inleda förfarandet uppgav kommissionen att den hyste tvivel om huruvida den kreditlinje som tillhandahålls genom delstaten Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning, och som nämns i avsnitt 3.1, och de lån och garantier som nämns i avsnitt 3.2, är förenliga med den inre marknaden om villkoren för driftstöds förenlighet i 2005 års luftfartsriktlinjer inte är uppfyllda och om åtgärderna utgör statligt stöd.

4. KOMMENTARER FRÅN TYSKLAND

(37) Rent allmänt hävdade Tyskland att ingen av de två undersökta åtgärderna utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget eftersom åtgärderna, om alla relevanta omständigheter beaktas, inte gav FFHG någon ekonomisk fördel. Alternativt hävdade Tyskland att om kommissionen anser att dessa åtgärder faktiskt utgör statligt stöd i den mening som avses i EUF-fördraget bör stödet anses förenligt med den inre marknaden.

4.1 Den särskilda situationen i fråga om flygplatsen Frankfurt-Hahn 2009

(38) Tyskland ansåg att denna flygplats särskilda situation och bakgrunden till finansieringsåtgärderna måste beaktas vid bedömningen av dessa finansieringsåtgärder. Tyskland hänvisade i detta avseende till följande tre omständigheter:

(39) När det gäller bakgrunden till åtgärderna påpekade Tyskland för det första att FFHG hade finansierat merparten av sina investeringar under och efter omvandlingen av flygplatsen från en militärflygplats till en trafikflygplats med hjälp av lån. Enligt Tyskland hade FFHG, till skillnad från andra flygplatser, därför en stor mängd långsiktiga finansiella förpliktelser.

(40) För det andra hävdade Tyskland att en refinansiering av FFHG var oundviklig eftersom Fraport hade sålt sina aktier till delstaten Rheinland-Pfalz den 1 januari 2009. Före försäljningen förpliktade avtalet om resultatöverföring (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*) Fraport att garantera finansieringen av FFHG:s långfristiga skulder och täcka eventuella förluster. Tyskland förklarade dessutom att efter det att delstaten Rheinland-Pfalz hade förvärvat aktierna avslutades avtalet om resultatöverföring och en refinansiering av FFHG:s förpliktelser var därför nödvändig. Enligt Tyskland var Rheinland-Pfalz mål med åtgärderna enbart att bevara FFHG:s finansiella situation.

(41) För det tredje betonade Tyskland särskilt den omständigheten att ett privat företag skulle ha finansierat FFHG på samma villkor som delstaten Rheinland-Pfalz och att dessa villkor är i linje med principen om en privat långivare i en marknadsekonomi. Tyskland hävdade att kommissionen måste ta hänsyn till hela handelstransaktionen och alla omständigheter i det aktuella fallet, särskilt den omständigheten att delstaten innehar en betydande majoritet av aktierna.

4.2 Stödkaraktären hos den kreditlinje som tillhandahålls genom delstatens Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning

4.2.1 *Finansieringen av den centraliserade likviditetsförvaltningen*

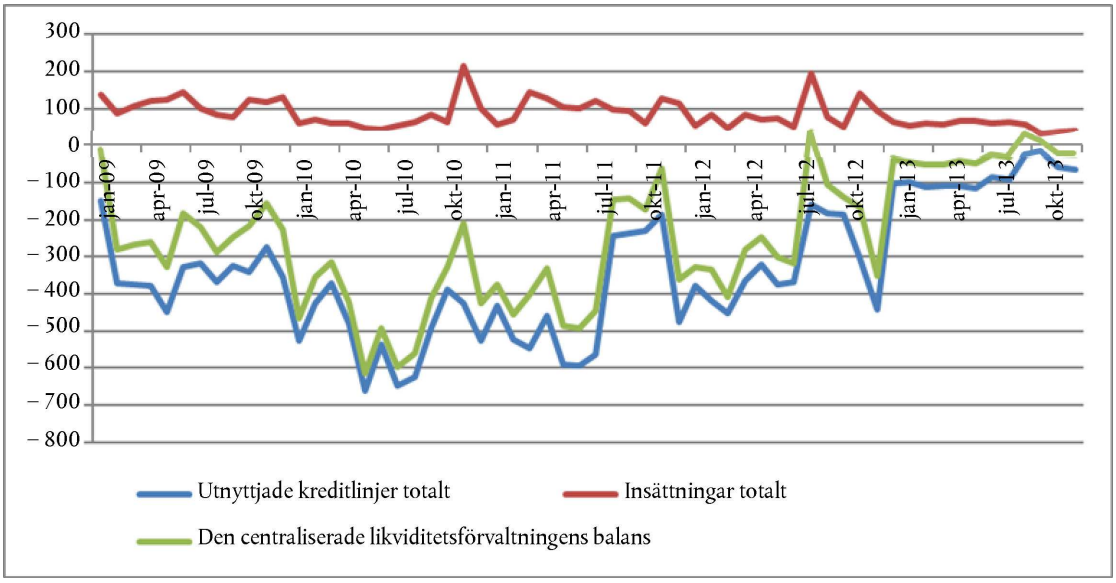
(42) Tyskland uppgav att den centraliserade likviditetsförvaltningen är ett finansieringsinstrument som delstaten inrättade 2002. Delstatens institutioner och alla privaträttsliga företag, som staten äger mer än 50 % av, kan delta i den centraliserade likviditetsförvaltningen. Tyskland förklarade att den centraliserade likviditetsförvaltningens dagssaldo förvaltas av delstatens ”Landeshauptkasse”.

(43) Tyskland ansåg att den centraliserade likviditetsförvaltningen inte finansieras direkt ur delstatens budget, utan av deltagarnas likviditetsöverskott. Tyskland förklarade dessutom att likviditetsöverskottet i den centraliserade likviditetsförvaltningen investerades på kapitalmarknaderna. På samma sätt balanseras ett underskott av medel som erhållits på kapitalmarknaden. Tyskland hävdade därför att finansiellt stöd från den centraliserade likviditetsförvaltningen inte beviljas med hjälp av statliga medel, och inte kan tillskrivas staten.

(44) Tyskland tillhandahöll även uppgifter för att visa den centraliserade likviditetsförvaltningens övergripande balans (deltagande företags inlåning och utnyttjade kreditlinjer). Uppgifterna sammanfattas i diagram 2 nedan.

Diagram 2

Övergripande utveckling av finansieringen av delstatens centraliserade likviditetsförvaltning under perioden 2009–2013 (i miljoner euro)



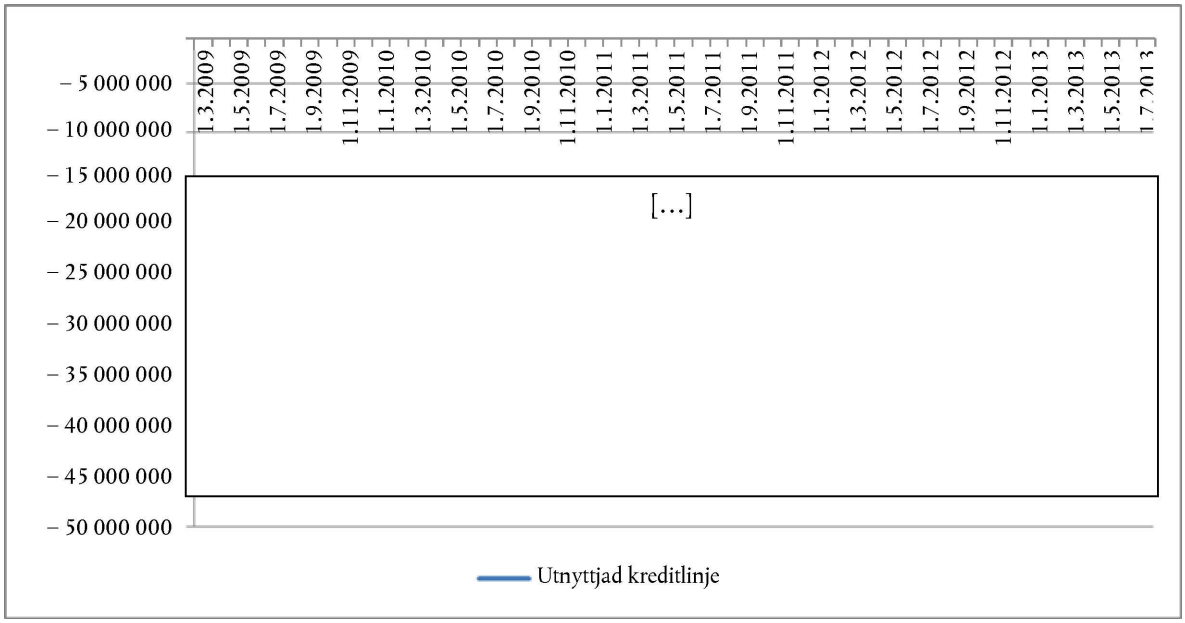
4.2.2 *Ekonomisk fördel*

(45) Tyskland hävdade att FFHG inte fick någon ekonomisk fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget av att ingå i delstatens centraliserade likviditetsförvaltning. Enligt Tyskland ska meddelandet om referensräntor ([14]) inte tillämpas strikt i detta fall eftersom meddelandet inte tar hänsyn till att delstaten Rheinland-Pfalz innehar en betydande majoritet av aktierna i FFHG.

(46) Tyskland förklarade att även om kreditlinjen beviljades för en längre period förfaller lånen i princip dagligen. Tyskland hävdade därför att den utnyttjade kreditlinjen motsvarar ett kortfristigt lån. I diagram 3 visas hur FFHG har använt kreditlinjen.

Diagram 3

Översikt över FFHG:s utnyttjande av den centraliserade likviditetsförvaltningens kreditlinje under perioden mars 2009–augusti 2013 (i euro)



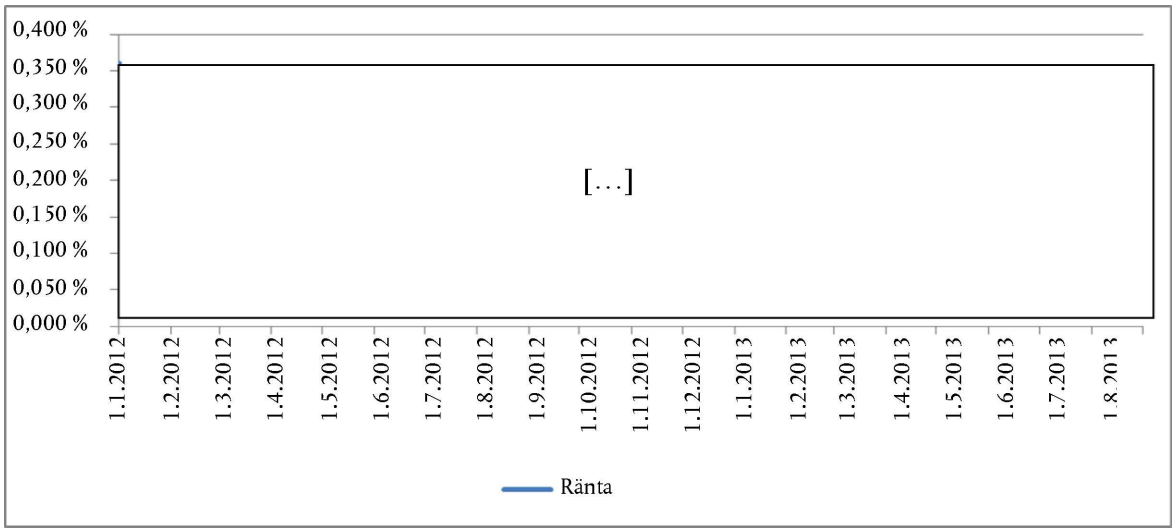
([14]) Kommissionens meddelande av den 12 december 2007 om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor (EUT C 14, 19.1.2008, s. 6) (nedan kallat *meddelandet om referensräntor*).

(47) När det gäller frågan om hur den centraliserade likviditetsförvaltningens förpliktelser ska rangordnas och säkras konstaterade Tyskland att FFHG:s förpliktelser till följd av den centraliserade likviditetsförvaltningen rangordnas på samma nivå som alla FFHG:s övriga förpliktelser. Tyskland påpekade att även om inga säkerheter krävs från de företag som utnyttjar den centraliserade likviditetsförvaltningen kontrolleras dessa av delstaten och delstaten kan som FFHG:s majoritetsägare alltid begära att de ställer säkerhet för de lån som utnyttjats. Dessutom påpekade Tyskland att centraliserade likviditetsförvaltningsfaciliteter var en normal och mycket vanlig marknadspraxis. Tyskland ansåg att den centraliserade likviditetsförvaltningens mål är att balansera likviditeten mellan de företag som ägs av delstaten.

(48) Framför allt när det gäller uppgiften i beslutet att inleda förfarandet om att riskmarginalen utan ett kreditbetyg skulle ha fastställts till 1 000 räntepunkter, hävdade Tyskland att det ansåg att inget privat företag skulle lägga till 1 000 räntepunkter på basräntan för ett aktieägarlån som beviljades dess dotterbolag om det värnade om ett företags ekonomiska och strukturella intressen. Tyskland lade till att den ränta som FFHG betalade ungefär motsvarade referensräntan Eonia (European OverNight Index Average). I diagram 4 visas den ränta som FFHG betalade för att utnyttja kreditlinjen under 2012 och 2013.

Diagram 4

Utveckling av den ränta som FFHG betalade för att utnyttja den centraliserade likviditetsförvaltningen under perioden januari 2012–augusti 2013



(49) När det gäller uppgiften i beslutet att inleda förfarandet om att riskmarginalen i normala fall skulle ha fastställts på grundval av en bedömning av sannolikheten för att FFHG hade tvingats ställa in betalningarna, påpekade Tyskland att delstaten Rheinland-Pfalz genom att låta FFHG ingå i den centraliserade likviditetsförvaltningen inte beviljade ett lån till en tredje part, utan erbjöd ett aktieägarlån till sitt eget dotterbolag. Tyskland konstaterade dessutom att delstaten i egenskap av aktieägare var väl medveten om sannolikheten för att FFHG skulle tvingas ställa in betalningarna. Eftersom delstaten redan hade all nödvändig information fanns det således inte något behov av en extern bedömning.

(50) Tyskland överlämnade även bedömningar av FFHG:s kreditvärdighet för perioden 2009–2014, som hade fastställts på grundval av Moody's bedömningsmodell ([15]). Dessa sammanfattas i tabell 7 nedan. Tyskland konstaterade dessutom att dessa kreditbetyg fastställdes på grundval av FFHG:s redovisning den 31 december det föregående året och tillgängliga affärsplaner.

([15]) KMV Riskcalc Germany 3.1. Denna modell används för att bedöma kreditvärdigheten för onoterade bolag baserat på deras finansiella data. Moody's KMV RiskCalc Germany 3.1. Utifrån finansiella data beräknar denna modell förväntad fallisemangsfrekvens (eller sannolikhet för fallissemang) för företag som inte handlas på aktiebörsen.

Tabell 7

Översikt över FFHG:s kreditvärdighet under perioden 2009–2014

Tidsperiod	Förmodad löptid (1)	Kreditbetyg för enbart FFHG (Moody's bedömningsskala)	Justerat kreditbetyg (2) (Moody's bedömningsskala)
1 januari 2009–31 december 2010	2 år	[Ba1–B3] (3)	[Baa3–B2] (4)
1 januari 2011–31 december 2011	12 månader	[Ba1–B3] (3)	[Baa3–B2] (4)
1 januari 2012–31 december 2012	12 månader	[Ba1–B3]	[Baa3–B2]
1 januari 2013–31 december 2014	2 år	[Ba1–B3]	[Baa3–B2]

(1) När kreditbetygen fastställdes förmodades de lån som tillhandahölls inom ramen för den centraliserade likviditetsförvaltningen ha en kort löptid, mot bakgrund av förklaringarna i skäl 46.
(2) Med beaktande av ägarstrukturen.
(3) Detta motsvarar ett kreditbetyg på [BB+ till B-] på Standard & Poor's bedömningsskala. Denna bedömningskategori innebär att gäldenären är […].
(4) Detta motsvarar ett kreditbetyg på [BBB- till B] på Standard & Poor's bedömningsskala. Denna bedömningskategori innebär att gäldenären är […].
Källa: KPMG:s promemoria av den 7 juni 2013.

(51) Tyskland hävdade följaktligen att FFHG inte fick någon ekonomisk fördel av att ingå i delstaten Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning, och att tillgången till den centraliserade likviditetsförvaltningen därför inte utgjorde statligt stöd.

4.3 **Stödkaraktären hos de lån och den garanti som FFHG har beviljats**

4.3.1 *ISB-lånens förenlighet med marknaden*

(52) Tyskland hävdade att FFHG inte fick någon ekonomisk fördel av refinansieringen av ISB-lånen. Tyskland menade att lånen var jämförbara med de lån som beviljades av Nassauische Sparkasse 2005. Enligt Tyskland kunde även säkrandet av ISB-lånen jämföras med lånen från Nassauische Sparkasse.

(53) Tyskland förklarade att enligt EU-domstolens rättspraxis ([16]) definieras stöd som åtgärder som på olika sätt minskar de kostnader som normalt belastar ett företags budget. Tyskland hävdade att det inte kan vara tal om statligt stöd om dessa kostnader ligger kvar på samma nivå. Tyskland framhöll att den ränta som betalades för de lån som ISB refinansierade var totalt [80 000–130 000 euro] högre än de tidigare finansieringsåtgärderna. Tyskland påpekade dessutom att FFHG var tvunget att betala en premie på [300–340] respektive [340–410] räntepunkter på basräntan för utlåning. Tyskland konstaterade att enligt meddelandet om referensräntor motsvarar dessa räntesatser ett företag med ett tillfredsställande kreditbetyg ([BB+ till BB-] på Standard and Poor's bedömningsskala) och en låg säkerhetsnivå eller ett svagt kreditbetyg ([B+ till B-] på Standard and Poor's bedömningsskala) och en normal säkerhetsnivå.

([16]) I detta avseende hänvisade Tyskland till domen av den 23 februari 1961 i mål C-30/59, De gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg mot Höga myndigheten (REG 1961, s. 3), punkt 43.

(54) Tyskland förklarade att 2009, när den nya finansieringen utarbetades, gav FFHG Deutsche Bank i uppdrag att ange riskmarginalen för refinansieringen av dess befintliga lån. Tyskland överlämnade Deutsche Banks bedömning ([17]), som hade utarbetats på grundval av FFHG:s tre senaste årsrapporter (2006–2008). Tyskland förklarade dessutom att den bedömningen inte tog hänsyn till FFHG:s affärsplan eftersom denna höll på att ses över just då. När det gäller Deutsche Banks bedömning konstaterade Tyskland att Deutsche Bank på grundval av sin analys placerar FFHG i bedömningskategorin [< BBB+] ([18]), men att den inte ger företaget något specifikt kreditbetyg.

(55) Tyskland förklarade att Deutsche Bank i sin analys tog hänsyn till FFHG:s särskilda ägarvillkor (t.ex. att FFHG ägs av offentliga myndigheter och dess stora betydelse för den lokala ekonomin). Tyskland påpekade att enligt Deutsche Bank är detta något som varje borgenär tar hänsyn till när de beviljar ett lån till FFHG. Enligt Tyskland innebär detta att även om FFHG:s kreditbetyg som enskilt företag var [<BBB+], skulle dess justerade kreditbetyg (som tar hänsyn till de särskilda ägarvillkoren) vara högre ([19]).

(56) Tyskland har dessutom förtydligat att Deutsche Bank har uppgett tillämplig riskmarginal för två alternativa riskstrukturer – en struktur baserad på FFHG:s justerade kreditbetyg (utan säkerhet, dvs. i en situation utan en uttrycklig statlig garanti från FFHG:s majoritetsägare – delstaten Rheinland-Pfalz), och en struktur med en hundraprocentig garanti från delstaten Rheinland-Pfalz. Tyskland påpekade att det av Deutsche Banks analys framgick att i det första fallet (utan säkerhet och baserat på det justerade kreditbetyget) skulle den tillämpliga riskmarginalen för ett femårigt lån ligga på [1,3–2,05 %] per år. Enligt Tyskland skulle den tillämpliga riskmarginalen i det andra fallet (med en garanti som täcker 100 % av lånen) ligga på [0,25–0,7 %] per år ([20]).

(57) Till stöd för Deutsche Banks analys tillhandahöll Tyskland även 2010 års kreditbetyg från Volksbank, som gav FFHG kreditbetyget […] på sin interna bedömningsskala ([21]). Tyskland förklarade dessutom att Kreissparkasse Birkenfeld år 2011 gav FFHG kreditbetyget […] på sin interna bedömningsskala ([22]).

(58) Tyskland tillhandahöll dessutom kreditbetyg för FFHG baserade på Moody's bedömningsmodell vid den tidpunkt då ISB-lånen beviljades (se tabell 8).

Tabell 8

Översikt över FFHG:s kreditvärdighet när ISB-lånen beviljades

Bank	Löptid	Antal år	Separat kreditbetyg för FFHG (Moody's bedömnings-skala)	Justerat kreditbetyg ([1]) (Moody's bedömnings-skala)
ISB	[cirka 8 år]	[cirka 8 år]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]
ISB	[cirka 5 år]	[cirka 5 år]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]
ISB	[cirka 2 år]	[cirka 2 år]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]

([17]) Deutsche Bank, *Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung*, den 3 september 2009.
([18]) Punkt 3.2.1 i *Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung*: *"…, gehen wir von einer Einstufung der Gesellschaft im […]."* Bedömningskategorin [< BBB+] innefattar alla kreditbetyg som är lägre än [BBB+] på Standard and Poor's bedömningsskala.
([19]) Deutsche Bank har dock inte angett FFHG:s justerade kreditbetyg.
([20]) Denna sats beräknas på följande sätt: [5–25] räntepunkter – riskmarginal betalad på femårig euroobligation från de tyska delstaterna, [5–25] räntepunkter – ovanpå ovannämnda marginal till följd av den indirekta risken på grund av att det rört sig om ett statligt bolag, [5–25] räntepunkter – för den begränsade möjligheten att handla med skulden.
([21]) Rating Ergebnis FFHG från Volksbank Hunsrück-Nahe eG. Detta kreditbetyg motsvarar [B–BB] på Standard and Poor's bedömningsskala (se Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, s. 18).
([22]) Ratingunterlagen Kreissparkasse Birkenfeld. Detta kreditbetyg motsvarar [B- till BB-] på Standard and Poor's bedömningsskala (se Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, s. 18).

Bank	Löptid	Antal år	Separat kreditbetyg för FFHG (Moody's bedömningsskala)	Justerat kreditbetyg (1) (Moody's bedömningsskala)
ISB	[cirka 7 år]	[cirka 7 år]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]
ISB	[cirka 3 år]	[cirka 3 år]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]

(1) Med beaktande av ägarstrukturen.
Källa: KPMG:s promemoria av den 7 juni 2013.

(59) Tyskland hävdade att FFHG ska betraktas som ett företag med god kreditvärdighet på grund av att det har en hög säkerhetsnivå (alla FFHG:s tillgångar kan användas som säkerhet) och en hög andel eget kapital på cirka 30 %, trots att FFHG har gått med förlust, och på grund av att delstaten Rheinland-Pfalz – som aktieägare i FFHG – har ställt en garanti för lånet.

(60) Tyskland betonade dessutom att FFHG och ISB förhandlade fram villkoren för lånen och att delstaten Rheinland-Pfalz inte hade något inflytande över dessa förhandlingar.

(61) Tyskland ansåg därför att de lån som ISB beviljade FFHG hade beviljats på marknadsmässiga villkor, och att lånen därför inte utgjorde statligt stöd.

4.3.2 *Huruvida den garanti som delstaten Rheinland-Pfalz har ställt är förenlig med marknaden*

(62) Tyskland uppgav att det är mycket vanligt att holdingbolag garanterar sitt dotterbolags finansiella förpliktelser. Tyskland hävdade dessutom att delstaten Rheinland-Pfalz garanti uppfyller kraven i tillkännagivandet om garantier ([23]). Tyskland medger att säkerhetsnivån var 100 % i stället för 80 % av lånebeloppet (vilket krävs enligt tillkännagivandet om garantier) men påpekade att detta beror på att delstaten Rheinland-Pfalz övertog Fraports garantier, som också hade en säkerhetsnivå på 100 %. Tyskland hävdar att eftersom säkerhetsnivån redan låg på 100 % bevarade delstaten Rheinland-Pfalz bara status quo genom att ta över denna säkerhetsnivå. Tyskland anser därför att FFHG inte fick någon ekonomisk fördel.

(63) Tyskland hävdade dessutom att FFHG kunde ha erbjudit andra säkerheter (t.ex. mark, fastigheter och andra fasta tillgångar), vilket inte var nödvändigt eftersom delstaten var majoritetsägare i FFHG. Tyskland konstaterade därför att lånevillkoren inte nödvändigtvis skulle ha ändrats om delstaten inte hade ställt garantin.

(64) Tyskland påpekade dessutom att FFHG betalar en marknadsmässig avgift för garantin. Till stöd för denna uppfattning hänvisade Tyskland till den undersökning från Deutsche Bank som nämns i skäl 56. I detta sammanhang förklarade Tyskland att Deutsche Bank fastställde att garantiavgiften borde ligga mellan [0,5 % och 1,5 %] ([24]). På grund av att FFHG utvecklades i positiv riktning när garantin utfärdades uppgav Tyskland att avgiften fastställdes till [0,5–1,5 %]. Mot denna bakgrund påpekade Tyskland att denna garanti, eftersom den ligger inom den ram som Deutsche Bank har fastställt, måste anses vara förenlig med marknaden.

([23]) Kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier (EUT C 155, 20.6.2008, s. 10) (nedan kallat *tillkännagivandet om garantier*).

([24]) Deutsche Bank gör en bedömning av två alternativa scenarier när det gäller finansieringen av FFHG – en utan säkerhet och en med en hundraprocentig statlig garanti. Banken uppskattar att i det första fallet (utan säkerhet) skulle riskmarginalen för ett femårigt lån ligga på mellan [1,30 % och 2,05 %] per år. I det andra fallet (med en garanti som täcker 100 % av anspråken) skulle den tillämpliga riskmarginalen ligga på mellan [0,25 % och 0,7 %] per år. Skillnaden i marginalerna mellan de två fallen ger en antydan om vad garantin kostar. Deutsche Bank uppskattar att skillnaden är [0,6–1,8 %] per år. ([1,3–0,7 % = 0,6 %, och 2,05–0,25 % = 1,8 %]).

(65) Tyskland framhöll slutligen att FFHG inte fick en ekonomisk fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, varken genom den centraliserade likviditetsförvaltningen, genom ISB-lånen eller genom den bakomliggande garantin.

4.4 **Åtgärdernas förenlighet med den inre marknaden**

4.4.1 *Bedömning av finansieringsstödets förenlighet*

(66) Tyskland hävdade att även om finansieringen av de planerade åtgärderna utgör statligt stöd är detta stöd förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(67) Framför allt när det gäller ISB-lånen och den bakomliggande garantin framhöll Tyskland att ISB-lånen refinansierade befintliga låneavtal som hade ingåtts för att finansiera infrastrukturåtgärder på flygplatsen Frankfurt-Hahn. Tyskland hävdade i detta avseende att ISB-lån nr 1 refinansierade ett lån som syftade till att finansiera 2007 och 2008 års investeringar i utrustning på flygplatsen Frankfurt-Hahn, medan syftet med ISB-lån nr 2 var att refinansiera ett lån som finansierade de investeringar som gjordes på flygplatsen under 2002. Enligt Tyskland refinansierade ISB-lån nr 3 dessutom omvandlingen av en frakthangar till en passagerarterminal och andra åtgärder för att bygga ut infrastrukturen. Tyskland hävdade dessutom att ISB-lånen nr 4 och 5 också refinansierade lån som finansierade investeringar under åren 2004–2006. Tyskland hävdade därför att lånen inte utgör driftstöd, utan investeringsstöd som uppfyller de förenlighetsvillkor som anges i 2005 års luftfartsriktlinjer. I följande skäl analyseras förenligheten med vart och ett av dessa villkor.

a) Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse

(68) När det gäller villkoret att åtgärden måste bidra till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse hävdade Tyskland att målet med finansieringen av flygplatsen Frankfurt-Hahn hela tiden var att förbättra den ekonomiska infrastrukturen i den ekonomiskt underutvecklade och glest befolkade regionen Hunsrück.

(69) Tyskland uppgav i detta avseende för det första att målet med stödet till FFHG var att vända den svaga strukturella ekonomin i regionen Hunsrück. Tyskland påstod att flygplatsen Frankfurt-Hahn omges av en rad områden som betraktas som distrikt i behov av stöd inom ramen för *Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"* ([25]), en uppgift som delas mellan den federala regeringen och delstatsregeringarna. I detta avseende hävdade Tyskland att de fyra distrikt som omger flygplatsen, nämligen Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell och Rhein-Hunsrück-Kreis, i genomsnitt endast är hälften så tätbefolkade som resten av Rheinland-Pfalz. Tyskland påpekade att för de distrikt vars ekonomi präglas av små och medelstora företag är sysselsättning det viktigaste skyddet mot fortsatt ekonomisk nedgång i den regionala ekonomin och att flygplatsen Frankfurt-Hahn spelar en viktig roll som arbetsgivare och kund.

(70) För det andra hävdade Tyskland att flygplatsen Frankfurt-Hahn spelar en viktig roll för den strategiska utvecklingen av inkommande (~ 33 % av passagerarna, vilket motsvarade ungefär 1 miljon passagerare 2005) och utgående turism (~ 67 % av passagerarna) för delstaten Rheinland-Pfalz. Tyskland uppgav att 88 % av passagerarna stannar flera nätter i området. Tyskland hävdade att de turister som anlände till flygplatsen Frankfurt-Hahn gav upphov till ungefär 5,7 miljoner övernattningar 2005 ([26]). Enligt Tyskland fortsatte antalet

([25]) *Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz* av den 6 oktober 1969 (BGBl. I, s. 1861), som senast ändrades genom artikel 8 i lagen av den 7 september 2007 (BGBl. I, 2008, s. 2246).

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

övernattningar att stiga. Under 2011 välkomnade delstaten Rheinland-Pfalz 8,2 miljoner gäster, vilket gav upphov till 21,5 miljoner övernattningar. Tyskland påpekade att framför allt antalet gäster från öst- och sydeuropeiska länder har ökat, och att det går en mängd flygningar från dessa länder till flygplatsen Frankfurt-Hahn. Enligt Tyskland har detta resulterat i att turismen i delstaten Rheinland-Pfalz har hjälpt till att skapa omkring 198 000 arbetstillfällen. Tyskland förklarade att de katalyserade inkomst- och sysselsättningseffekterna främst beror på inkommande turism, som flygplatsen Frankfurt-Hahn spelar en central roll för som en inkörsport för turister, såväl till regionen Hunsrück som till hela Rheinland-Pfalz. Tyskland uppgav att mellan 1990 och 2001 ökade antalet turister med 70 % för regionen Hunsrück och med 35 % för Rheinland-Pfalz. Enligt Tyskland ökade antalet utländska turister till regionen Hunsrück under samma period med 163 %. Eftersom 88 % av de turister som anländer till Frankfurt-Hahn stannar åtminstone en natt, och eftersom fler än 80 % till och med stannar två till tio dagar, genererar de inkomster på 133,7 miljoner euro per år. Tyskland hävdade dessutom att den utgående turismen (67 %) också genererar inkomster för flygplatsen Frankfurt-Hahn genom icke-luftfartsbaserade intäkter.

(71) För det tredje uppgav Tyskland att flygplatsen Frankfurt-Hahn, om all verksamhet på flygplatsen räknas in, skapade 3 063 arbetstillfällen i regionen Hunsrück 2012, varav 74 % var heltidstjänster. Enligt Tyskland bor 90 % av dessa anställda dessutom i regionen. Tyskland hävdade att flygplatsen Frankfurt-Hahn bidrar till att förhindra att ung, välutbildad personal flyttar till andra regioner och förhindrar att regionens lokalsamhällen och deras infrastruktur drabbas av ekonomisk och social nedgång. Tyskland påpekade dessutom att flygplatsen Frankfurt-Hahn inte bara ger dessa direkta arbetsmarknadseffekter utan även har enorma indirekta effekter, stimulanseffekter och katalyserande effekter tack vare ett ökat antal ekonomiska aktiviteter och turistaktiviteter. I detta avseende hänvisade Tyskland till positiva bieffekter för regionen, nämligen lägre arbetslöshet och fler skattebetalare, vilket ger mer pengar till regionens kommuner så att de kan stödja den lokala ekonomin. Totalt bidrog flygplatsen till att skapa omkring 11 000 arbetstillfällen i hela Rheinland-Pfalz tack vare inkommande turism.

(72) Tyskland hävdade att Frankfurt-Hahns finansieringsstruktur också har bidragit till att nå det väl avgränsade målet av gemensamt intresse som handlar om att bekämpa flygtrafikstockningar på de större navflygplatserna i unionen. I detta avseende påpekade Tyskland att flygplatsen i Frankfurt am Main konstant har överskridit sin kapacitet. Tyskland hävdade att flygplatsen Frankfurt-Hahn, särskilt mot bakgrund av sitt tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt, därför tillhandahöll extra kapacitet för att avlasta Frankfurt am Mains flygplats.

(73) Tyskland hävdade dessutom att stödet till flygplatsen Frankfurt-Hahn även tjänar det mål av gemensamt intresse som innebär att unionsmedborgarnas rörlighet ska öka. I detta avseende påpekade Tyskland att flygplatsen Frankfurt-Hahn är den enda tyska flygplats som erbjuder direktflyg till Kaunas (Lettland), Kerry (Irland), Kos (Grekland), Montpellier (Frankrike), Nador (Marocko), Plovdiv (Bulgarien), Pula (Kroatien), Rhodos (Grekland), Santiago de Compostela (Spanien) och Volos (Grekland). Enligt Tyskland bidrar flygplatsen Frankfurt-Hahn till rörligheten i arbetslivet för ungdomar, som till ett lågt pris kan nå regionen Hunsrück och delstaten Rheinland-Pfalz. På samma sätt påpekade Tyskland att de välrenommerade universiteten och högskolorna i Koblenz, Mainz, Kaiserslautern, Trier, Wiesbaden, Mannheim, Bonn osv., som i de flesta fall är avgiftsfria, nu är lättillgängliga för studenter från hela EU.

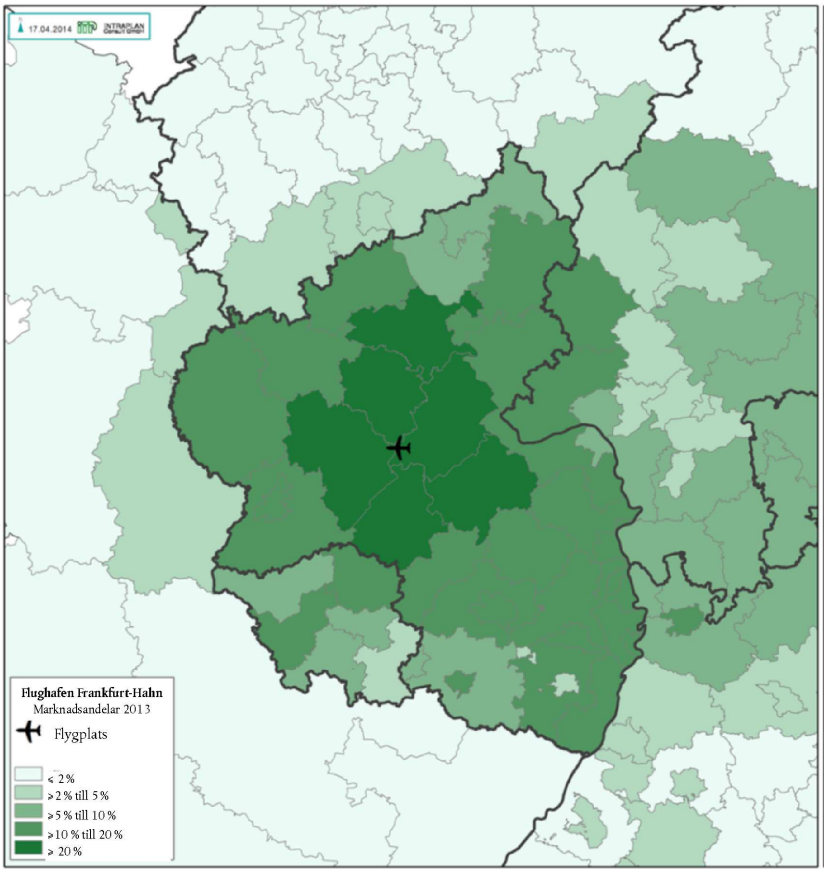
(74) Tyskland hävdade dessutom att det även är av gemensamt intresse att regionen Hunsrück och de omgivande regionerna i Rheinland-Pfalz har förbindelser med andra randområden, t.ex. Limerick, vilket redan har förverkligats i form av partnerskap mellan städer. Som världens fjärde största ekonomi förklarade Tyskland att det inte enbart koncentrerar sig på förbindelserna med de största europeiska navflygplatserna, utan även på att förbinda regioner med varandra. Enligt Tyskland är det viktigt för EU att minska beroendet av de största navflygplatserna som Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol eller Frankfurt am Main, eftersom detta inte bara kommer att innebära mer direktförbindelser, utan även kommer att öka tillförlitligheten, särskilt för frakttrafiken eftersom regionala flygplatser i lägre utsträckning ställer in flygningar på grund av väder, strejker, terrorism eller på grund av risken för inställda flyg.

(75) Tyskland betonade slutligen att närheten till Zweibrückens flygplats inte innebär att två flygplatser betjänar samma upptagningsområde, eftersom det är 127 kilometer mellan flygplatsen Frankfurt-Hahn och Zweibrückens flygplats. Enligt Tyskland innebär detta avstånd en restid på 1 timme och 27 minuter med bil eller cirka 4 timmar med tåg. Tyskland hävdade därför att ingen förnuftig arbetstagare, frakttransportör eller turist som ska resa från regionen Hunsrück skulle åka till Zweibrückens flygplats i stället för till flygplatsen Frankfurt-Hahn för

att nå sin slutdestination. Tyskland hävdade dessutom att passagerar- och frakttrafiken under perioden 2005–2012 inte tyder på någon substitutionseffekt mellan flygplatserna. Enligt Tyskland kommer flygplatsen Frankfurt-Hahns största marknadsandelar från regionen Hunsrück-Mosel-Nahe (se diagram 5).

Diagram 5

Flygplatsen Frankfurt-Hahns marknadsandelar av passagerarflygtrafiken år 2013 (*)



b) Infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det uppsatta målet

(76) Tyskland anser att de finansierade investeringarna är nödvändiga och proportionerliga i förhållande till målet av gemensamt intresse (se skäl 68 och följande skäl). Enligt Tyskland gjordes investeringarna utifrån de behov som fanns och flygplatsen behövde den infrastruktur som byggdes för att kunna garantera anslutbarhet och göra det möjligt för regionen att utvecklas samt avlasta Frankfurt am Mains flygplats. Tyskland påpekade att infrastrukturen inte var oproportionerlig eller för omfattande för flygplatsens behov. Tyskland ansåg därför att detta förenlighetsvillkor var uppfyllt.

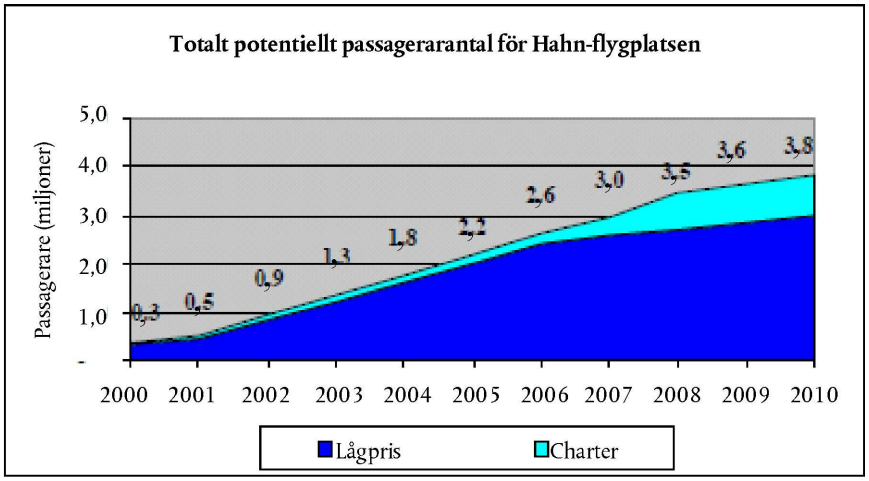
c) Infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt

(77) Tyskland konstaterade att innan beslutet att bygga ut flygplatsens infrastruktur fattades lät Fraport göra trafikprognoser för att avgöra vilken trafikpotential flygplatsen Frankfurt-Hahn hade. Tyskland överlämnade dessa prognoser som luftfartsexperter utarbetat för Fraports räkning. I diagram 6 och diagram 8 sammanfattas resultaten av en av dessa undersökningar om den förväntade utvecklingen av passagerar- och frakttrafiken på flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 2000–2011.

(*) Synpunkter från Tyskland, september 2014.

Diagram 6

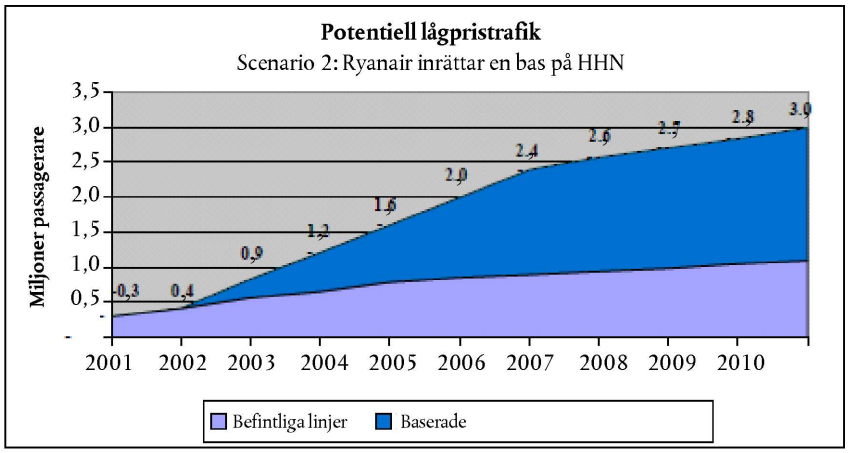
Totalt antal potentiella passagerare på flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 2000–2010



Källa: SH&E

Diagram 7

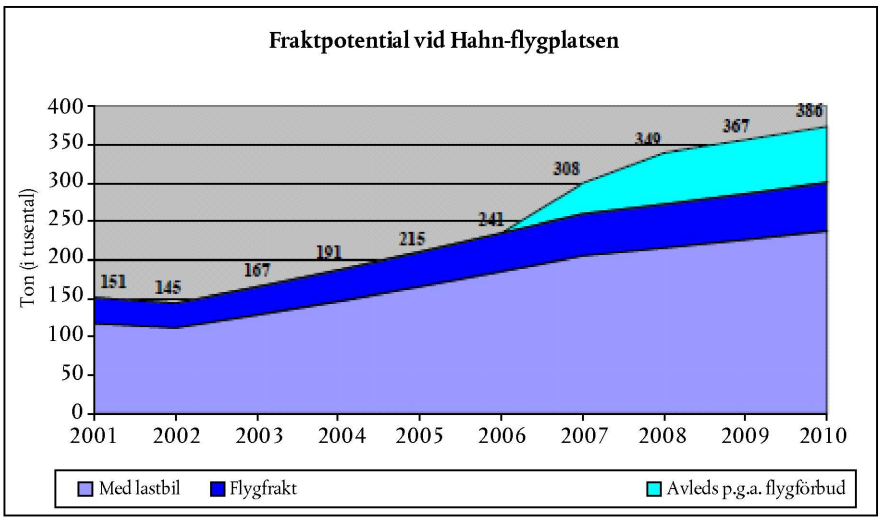
Potentiell lågpristrafik (utgående från att Ryanair etablerar en bas som innebär att bolaget baserar/parkerar sina flygplan på flygplatsen över natten) på flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 2001–2011



Källa: SH&E

Diagram 8

Total potentiell frakttrafik på flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 2001–2010



Källa: SH&E

d) Likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen

(78) Enligt de upplysningar som Tyskland har lämnat har alla potentiella användare av infrastrukturen tillgång till flygplatsen på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor. Tyskland konstaterade att de flygplatsavgifter som betalas för denna infrastruktur baserades på en affärsmässigt motiverad differentiering och att tabellen över flygplatsavgifter var tillgänglig för alla potentiella användare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

e) Handeln påverkas inte i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset

(79) För det första hävdade Tyskland att det inte finns några substitutionseffekter mellan flygplatsen Frankfurt-Hahn och andra flygplatser i upptagningsområdet, t.ex. flygplatserna i Zweibrücken och Frankfurt am Main. Enligt Tyskland får stödet till FFHG inte några otillbörliga negativa effekter på konkurrensen med dessa flygplatser, varken när det gäller passagerar- eller frakttrafiken. Tyskland hävdade tvärtom att passagerare som vill flyga med lågprisbolag hellre väljer navflygplatser (som t.ex. Köln/Bonn eller Frankfurt am Main) än regionala flygplatser (som t.ex. Frankfurt-Hahn). Enligt Tyskland har lågprisbolagen de senaste åren i allt högre utsträckning varit tvungna att öka antalet flygningar till de största navflygplatserna, eftersom de traditionella flygbolagen har sänkt sina priser och börjat ta sig in på lågprismarknaden. I detta avseende konstaterade Tyskland att trycket att konkurrera med navflygplatserna om fritidsresenärerna har ökat för regionala flygplatser som Frankfurt-Hahn. Tyskland drog därför slutsatsen att finansieringen inte har medfört några otillbörliga negativa effekter på konkurrensen, utan tvärtom har visat sig lämplig för omvandlingen av flygplatsen mot en stabil affärsmodell i framtiden.

(80) För det andra hävdade Tyskland att den omständigheten att Fraport, innan detta företag inledde sin verksamhet på flygplatsen Frankfurt-Hahn, redan drev Frankfurt am Mains flygplats, visar att inga substitutionsrörelser från Frankfurt am Mains flygplats till flygplatsen Frankfurt-Hahn var att vänta. I stället undersökte Fraport möjligheten att avlasta Frankfurt am Mains flygplats och använda flygplatsen Frankfurt-Hahns extra, kompletterande funktion, eftersom navflygplatsen i Frankfurt am Main förväntades bli överbelastad i framtiden. Enligt Tyskland var förbudet för nattflygningar på Frankfurt am Mains flygplats en av de viktigaste faktorerna i detta resonemang eftersom flygplatsen Frankfurt-Hahn hade tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt.

(81) Tyskland hävdade slutligen att effekterna av finansieringen till förmån för FFHG begränsades till de positiva regionala effekterna för hela regionen Hunsrück, medan inga otillbörliga negativa effekter skapades i förhållande till andra flygplatser eftersom flygplatsen Frankfurt-Hahn används för att avlasta Frankfurt am Mains flygplats. Tyskland uppgav dessutom att det med undantag av Luxemburgs flygplats, som redan ligger 1 timme och 30 minuter (111 km) med bil från flygplatsen Frankfurt-Hahn, inte finns några andra konkurrerande flygplatser i samma upptagningsområde. Även i förhållande till Luxemburg har det beviljade stödet enligt Tyskland inte någon negativ, snedvridande effekt på konkurrensen.

f) Stimulanseffekt, nödvändighet och proportionalitet

(82) Tyskland uppgav att utan investeringsstödet skulle flygplatsens ekonomiska aktivitet starkt begränsas. Tyskland hävdade att stödet var nödvändigt eftersom det enbart kompenserade finansieringskostnaderna och ett lägre belopp skulle leda till lägre investeringsnivåer.

4.4.2 *Bedömning av driftstödets förenlighet*

(83) Den 17 april 2014 lämnade Tyskland sina synpunkter på huruvida åtgärderna var förenliga med den inre marknaden enligt 2014 års luftfartsriktlinjer. Tyskland hävdade att även om den centraliserade likviditetsförvaltningen, lånen och den bakomliggande garantin utgjorde statligt stöd till FFHG var detta stöd förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget och avsnitt 5.1.2 i 2014 års luftfartsriktlinjer. Tyskland vidareutvecklar sina argument i samband med respektive förenlighetsvillkor.

a) Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse

(84) När det gäller kravet att stödet måste bidra till att uppnå väl avgränsade mål av gemensamt intresse hävdade Tyskland att täckandet av FFHG:s driftskostnader alltid hade som mål att förbättra den ekonomiska strukturen i den ekonomiskt underutvecklade och glest befolkade regionen Hunsrück. I detta avseende använde Tyskland sig av samma resonemang som för bedömningen av huruvida investeringsstödet för att finansiera flygplatsens infrastruktur var förenligt (se avsnitt 4.4.1).

b) Behov av statligt ingripande

(85) Tyskland förklarade varför flygplatsen Frankfurt-Hahn gör rörelseförluster som måste täckas. Tyskland uppgav att det är ganska ambitiöst för en flygplats som Frankfurt-Hahn, med 1–3 miljoner passagerare, att ha som mål att bli lönsam och kunna täcka sina egna driftskostnader. Enligt Tyskland var det inte möjligt att nå detta ambitiösa mål under flygplatsen Frankfurt-Hahns uppstartsår (perioden från det att den kommersiella passagerartrafiken på flygplatsen inleddes och fram till i dag), eftersom flygplatsen var tyngd av mycket höga infrastrukturinvesteringar som den själv finansierade på kapitalmarknaden och som den var tvungen att betala höga räntor för. Dessutom hävdade Tyskland att passagerartrafiken, och framför allt frakttrafiken, har stagnerat sedan den ekonomiska och finansiella krisen drabbade världen.

(86) Tyskland hävdade att det mot bakgrund av dessa omständigheter behövdes ett statligt ingripande för att täcka rörelseförlusterna, eftersom FFHG annars hade blivit insolvent. Enligt Tyskland skulle detta ha resulterat i att FFHG skulle ha förlorat sitt tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt, vilket hade inneburit att FFHG hade varit tvunget att sluta bedriva trafik på alla linjer, vilket i sin tur hade resulterat i förlorade kunder, som t.ex. flygbolag och speditörer. Tyskland påpekade att det dessutom då hade varit mycket svårt att hitta en ny flygplats-operatör.

c) Stödåtgärdernas lämplighet som politiskt instrument

(87) Tyskland ansåg att täckandet av driftskostnaderna var en lämplig åtgärd för att uppnå det åsyftade målet. Tyskland hävdade i detta avseende att om flygplatsen Frankfurt-Hahn hade varit tvungen att upphöra med sin verksamhet och hade försvunnit från de relevanta marknaderna hade de eftersträvade målen av gemensamt intresse, i form av att utveckla regionen Hunsrück och göra omställningsinvesteringar, inte uppnåtts. I detta avseende framhöll Tyskland att en offentlig investerare, till skillnad från en privat investerare, måste ta hänsyn till dessa mål vid bedömningen av det alternativ som en stängning av flygplatsen utgör.

d) Förekomst av en stimulanseffekt

(88) Tyskland hävdade att det för att fortsätta driften av flygplatsen Frankfurt-Hahn var nödvändigt att täcka flygplatsens driftskostnader eftersom FFHG annars hade blivit insolvent. Tyskland uppgav att täckandet av driftskostnaderna i sin tur lade grunden för att förverkliga de mål av gemensamt intresse som angavs i skäl 84 och följande skäl. Tyskland hävdade dessutom att den finansiella konsolidering av flygplatsen som operatören planerade hade varit otänkbar utan detta driftstöd, eftersom flygplatsen hade dragit på sig mer och mer skulder i stället för att bli skuldfri. Enligt Tyskland framgår åtgärdernas stimulanseffekt redan av den omständigheten att FFHG kontinuerligt rör sig i riktning mot att bli lönsamt.

e) Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till ett minimum)

(89) Tyskland hävdade att varje eventuellt stödinslag i lånen begränsades till flygplatsen Frankfurt-Hahns rörelseförluster och begränsades till det absolut nödvändiga för att fortsätta driften av flygplatsen Frankfurt-Hahn och undvika att den blev insolvent.

f) Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna

(90) Tyskland ansåg att det inte fanns några otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna. I detta avseende använde Tyskland sig av samma resonemang som för bedömningen av huruvida investeringsstödet för att finansiera flygplatsens infrastruktur var förenligt (se avsnitt 4.4.1).

5. KOMMENTARER FRÅN TREDJE PARTER

5.1 Delstaten Rheinland-Pfalz

(91) Kommissionen mottog endast kommentarer till beslutet att inleda förfarandet från delstaten Rheinland-Pfalz. Dessa kommentarer var i linje med Tysklands kommentarer.

(92) För det första uppgav delstaten Rheinland-Pfalz att FFHG inte mottog något statligt stöd eftersom det inte fick en ekonomisk fördel. Delstaten hävdade att de åtgärder som den vidtog skulle ha vidtagits av varje privat investerare i samma situation. Den framhöll med eftertryck att kommissionens förfarande begränsar den potentiella utvecklingen av FFHG och dess affärsverksamhet. Delstaten Rheinland-Pfalz underströk hur viktig flygplatsen Frankfurt-Hahn är för delstatens inkommande turism och ekonomi.

(93) Även om FFHG beviljades statligt stöd var detta enligt delstaten Rheinland-Pfalz förenligt med den inre marknaden. Enligt delstaten var syftet med finansieringen att utveckla flygplatsens infrastruktur, som har stor ekonomisk betydelse för delstaten.

(94) Delstaten anser därför att även om kommissionen anser att det har förekommit statligt stöd ska detta betraktas som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.3 c i EUF-fördraget, och därför anses förenligt med den inre marknaden.

5.2 Kommentarer om tillämpningen av 2014 års luftfartsriktlinjer på det pågående ärendet

5.2.1 *Lufthansa*

(95) Lufthansa hävdade att kommissionen i detta ärende bör tillämpa 2004 års riktlinjer om undsättning och omstrukturering ([27]). Enligt Lufthansa innebär åtgärderna kontinuerligt och oförenligt undsättningsstöd från delstaten Rheinland-Pfalz till förmån för FFHG. Lufthansa uppgav att flygplatsen ändå sedan dess har gått med förlust och att den utan statligt stöd hade varit tvungen att lämna marknaden.

5.2.2 *Transport & Environment*

(96) Denna icke-statliga organisation kritiserade i sina kommentarer 2014 års luftfartsriktlinjer och de beslut som kommissionen hittills har fattat när det gäller luftfartsindustrin, och påstod att de hade negativa miljöeffekter.

6. BEDÖMNING

(97) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

([27]) Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (EUT C 244, 1.10.2004, s. 2).

(98) De kriterier som fastställs i artikel 107.1 i EUF-fördraget är kumulativa. För att fastställa om de anmälda åtgärderna utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget ska det därför prövas om samtliga följande kriterier är uppfyllda. Det ekonomiska stödet måste

a) beviljas av staten eller med statliga medel,

b) gynna vissa företag eller viss produktion,

c) snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och

d) påverka handeln mellan medlemsstaterna.

6.1 **Stödkaraktären hos den kreditlinje som tillhandahålls genom delstatens Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning**

6.1.1 *Begreppen företag och ekonomisk verksamhet*

(99) Enligt etablerad rättspraxis måste kommissionen först fastställa huruvida FFHG är ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Begreppet företag omfattar varje enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och oavsett hur den finansieras ([28]). All verksamhet som går ut på att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad utgör ekonomisk verksamhet ([29]).

(100) I sin dom i målet Flughafen Leipzig/Halle bekräftade tribunalen att driften av en flygplats för kommersiella ändamål och byggandet av flygplatsens infrastruktur utgör ekonomisk verksamhet ([30]). När en flygplatsoperatör bedriver ekonomisk verksamhet genom att erbjuda flygplatstjänster mot ersättning utgör den, oavsett sin rättsliga form och sättet för sin finansiering, ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, och fördragets regler om statligt stöd kan därför tillämpas på fördelar som beviljas av staten eller med hjälp av statliga medel till flygplatsoperatören ([31]).

(101) Med avseende på den tidpunkt vid vilken uppförandet och driften av en flygplats började utgöra ekonomisk verksamhet gör den gradvisa utvecklingen av marknadskrafterna inom flygplatssektorn inte det möjligt att fastställa ett exakt datum. Tribunalen har dock medgett att flygplatsverksamhetens art utvecklas, och i sin dom i målet Flughafen Leipzig/Halle fastställde tribunalen att en tillämpning av reglerna om statligt stöd på finansieringen av flygplatsinfrastrukturen inte längre kunde uteslutas från och med 2000. Från och med datumet för domen i målet Aéroports de Paris (den 12 december 2000) ([32]) ska följaktligen utnyttjandet och byggandet av flygplatsinfrastruktur betraktas som en ekonomisk verksamhet som omfattas av reglerna om statligt stöd.

(102) I detta avseende drivs den flygplats som är föremål för förevarande beslut affärsmässigt av flygplatsoperatören FFHG. Flygplatsoperatören, FFHG, tar ut en avgift av användarna för användningen av flygplatsens infrastruktur. FFHG är därför ett företag i den mening som avses i EU:s konkurrensrätt.

6.1.2 *Statliga medel och stöd som kan tillskrivas staten*

(103) För att åtgärden i fråga ska utgöra statligt stöd måste den finansieras med statliga medel, och beslutet om att bevilja åtgärden måste kunna tillskrivas staten.

([28]) Dom av den 18 juni 1998 i mål C-35/96, kommissionen mot Italien (REG 1998, s. I-3851), dom av den 23 april 1991 i mål C-41/90, Höfner och Elser (REG 1991, s. I-1979), dom av den 16 november 1995 i mål C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances mot Ministère de l'Agriculture et de la Pêche (REG 1995, s. I-4013), och dom av den 11 december 1997 i mål C-55/96, Job Centre (REG 1997, s. I-7119).

([29]) Dom av den 16 juni 1987 i mål 118/85, kommissionen mot Italien (REG 1987, s. 2599), och dom av den 18 juni 1998 i mål 35/96, kommissionen mot Italien (REG 1998, s. I-3851).

([30]) Leipzig/Halle-domen, särskilt punkterna 93–94, fastställd genom dom av den 19 december 2012 i mål C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen och Flughafen Leipzig-Halle mot kommissionen, ECLI:EU:C:2012:821. Se även dom av den 12 december 2000 i mål T-128/89, Aéroports de Paris mot kommissionen (REG 2000, s. II-3929), fastställd genom dom av den 24 oktober 2002 i mål C-82/01 P, Aéroports de Paris mot kommissionen (REG 2002, s. I-9297), och dom av den 17 december 2008 i mål T-196/04, Ryanair mot kommissionen (nedan kallad *Charleroi-domen*) (REG 2008, s. II-3643).

([31]) Dom av den 17 februari 1993 i de förenade målen C-159/91 och C-160/91, Poucet mot AGV och Pistre mot Cancava (REG 1993, s. I-637).

([32]) Leipzig/Halle-domen, punkterna 42–43.

(104) Begreppet statligt stöd är tillämpligt på alla fördelar som tilldelas med statliga medel och ges av staten själv eller genom en mellanhand som tilldelats sådana befogenheter ([33]). Vid tillämpning av artikel 107 i EUF-fördraget är lokala myndigheters medel att betrakta som statliga medel ([34]).

(105) Tyskland uppgav först att delstaten Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning inte finansieras direkt ur delstatsbudgeten. Den hävdade att alla medel i den centraliserade likviditetsförvaltningen antingen härrör från de deltagande företagen eller erhålls i form av lån på kapitalmarknaden. Senare uppgav Tyskland att de medel ur den centraliserade likviditetsförvaltningen som FFHG har utnyttjat inte täcks av en garanti från delstaten, eftersom medlen tillhandahålls direkt från delstaten ([35]).

(106) Kommissionen anser att staten i det aktuella fallet vid varje tidpunkt hade direkt eller indirekt kontroll över medlen i den centraliserade likviditetsförvaltningen, och att dessa därför utgör statligt stöd. För det första uppgav Tyskland självt att den kreditlinje som tillhandahölls genom den centraliserade likviditetsförvaltningen finansierades direkt med medel från delstaten Rheinland-Pfalz. Den aktuella åtgärden finansierades således med statliga medel.

(107) För det andra kan endast företag där delstaten Rheinland-Pfalz är majoritetsägare (innehar minst 50 % av aktierna) delta i den centraliserade likviditetsförvaltningen. Eftersom de deltagande företagen har delstaten som majoritetsägare är dessa utan tvekan offentliga företag i den mening som avses i artikel 2 b i kommissionens direktiv 2006/111/EG ([36]). Eftersom alla deltagande företag således är offentliga företag utgör deras medel statliga medel. Denna omständighet gör i sig att den centraliserade likviditetsförvaltningens medel utgör statliga medel, eftersom medlen består av insättningar som de deltagande företagen har gjort.

(108) I det fall de deltagande företagens insättningar i den centraliserade likviditetsförvaltningen inte räcker för att uppfylla ett deltagande företags likviditetsbehov skaffar delstaten Rheinland-Pfalz för det tredje kortfristig finansiering på de finansiella marknaderna i sitt eget namn och vidarebefordrar dessa medel till de företag som deltar i den centraliserade likviditetsförvaltningen. Eftersom delstaten tar de lån som krävs i sitt eget namn måste de medel som den på detta sätt erhåller också anses utgöra statliga medel. Av diagram 2 framgår att mellan åren 2009 och 2013 (med undantag av augusti 2012 och september 2013) räckte inte de deltagande företagens insättningar i den centraliserade likviditetsförvaltningen för att uppfylla alla deltagares likviditetsbehov och delstaten var tvungen att ta de lån som krävdes i sitt eget namn.

(109) Kommissionen anser därför att den finansiering som tillhandahålls genom den centraliserade likviditetsförvaltningen utgör finansiering med hjälp av statliga medel, eftersom både de deltagande företagens insättningar och de lån som delstaten tar för att täcka likviditetsunderskott i den centraliserade likviditetsförvaltningen utgör statliga medel.

(110) Det står dessutom klart att delstaten hade betydande kontroll över driften av den centraliserade likviditetsförvaltningen, vilken innebär att den finansiering som tillhandahölls de deltagande företagen kan tillskrivas staten. Avtalet om att delta i den centraliserade likviditetsförvaltningen har ingåtts mellan delstaten och de berörda företagen. Beslutet att tillåta ett företag att delta i den centraliserade likviditetsförvaltningen fattas således direkt av delstaten. Delstaten fastställer även det högsta belopp som ett deltagande företag får ta ut från den centraliserade likviditetsförvaltningen i form av en kreditlinje. Dessutom sköter delstaten Rheinland-Pfalz den dagliga driften av den centraliserade likviditetsförvaltningen genom sin ”*Landeshauptkasse*”, som är ett organ inom delstaten Rheinland-Pfalz finansministerium. ”*Landeshauptkasse*” företräder även officiellt delstaten vid införskaffandet av medel på marknaden för att täcka likviditetsunderskott i den centraliserade likviditetsförvaltningen.

(111) Mot denna bakgrund anser kommissionen att staten direkt kan kontrollera den centraliserade likviditetsförvaltningens verksamhet, framför allt när det gäller vilka företag som får delta i den centraliserade likviditetsförvaltningen och den individuella kreditlinje som beviljas varje deltagande företag. Besluten om deltagande i den centraliserade likviditetsförvaltningen och omfattningen av detta deltagande kan således tillskrivas staten.

([33]) Dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen (Stardust Marine) (REG 2002, s. I-4397).
([34]) Dom av den 12 maj 2011 i de förenade målen T-267/08 och T-279/08, Nord-Pas-de-Calais (REU 2011, s. II-1999), punkt 108.
([35]) Tysklands skrivelse av den 24 april 2014, svar på fråga 4, s. 3.
([36]) Kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet (EUT L 318, 17.11.2006, s. 17).

6.1.3 *Ekonomisk fördel*

(112) En fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget är varje ekonomisk förmån som ett företag inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden, dvs. i avsaknad av statligt ingripande ([37]). Det är endast åtgärdens inverkan på företaget som är relevant, inte orsaken till eller målet för det statliga ingripandet ([38]).

(113) En fördel föreligger när ett företags ekonomiska situation har förbättrats till följd av ett statligt ingripande. Omvänt gäller att ”kapital som staten direkt eller indirekt ställer till ett företags förfogande under omständigheter som motsvarar normala marknadsvillkor inte kan betecknas som statligt stöd” ([39]).

(114) För att pröva om ett företag har fått en ekonomisk fördel genom beviljandet av ett lån eller någon annan form av skuldfinansiering tillämpar kommissionen principen om en privat långivare i en marknadsekonomi. Kommissionen ska därför bedöma om villkoren för den centraliserade likviditetsförvaltning som tillhandahölls FFHG innebär en ekonomisk fördel för FFHG som det mottagande företaget inte skulle ha erhållit under normala marknadsvillkor.

(115) Tyskland uppgav att principen om en privat långivare i en marknadsekonomi till fullo respekterades eftersom den centraliserade likviditetsförvaltningen tillhandahåller finansiering till normala marknadsvillkor. När det gäller FFHG:s deltagande i den centraliserade likviditetsförvaltningen har Tyskland förklarat att den centraliserade likviditetsförvaltningen fungerar på följande sätt: FFHG begär medel från den centraliserade likviditetsförvaltningen för att garantera sin likviditet, och delstaten tillhandahåller dessa medel från den centraliserade likviditetsförvaltningen. Den ränta som tas ut av FFHG är en marknadsbaserad dagslåneränta ([40]) som motsvarar den ränta delstaten själv har tillgång till, vilket framgår av diagram 4.

(116) Om deltagande företags insättningar inte räcker för att täcka begäran fyller delstaten på den centraliserade likviditetsförvaltningen genom att ta lån i sitt eget namn. Tyskland förklarade dessutom att delstaten i huvudsak överför de villkor som den omfattas av på kapitalmarknaden till deltagarna i den centraliserade likviditetsförvaltningen. Det innebär att deltagarna – de företag som delstaten är majoritetsägare i – kan refinansiera sig själva till samma villkor som delstaten, utan någon separat bedömning av deras kreditvärdighet. Finansieringen är dessutom tillgänglig för företagen under en obegränsad tid.

(117) Mot bakgrund av denna mekanism har FFHG beviljats en fördel, eftersom delstatens villkor för att bevilja lån från den centraliserade likviditetsförvaltningen är mer fördelaktiga än de villkor som FFHG annars hade haft tillgång till på marknaden. Villkoren för att ta lån från den centraliserade likviditetsförvaltningen är desamma som de villkor som gäller för delstaten när denna vill refinansiera sig själv. Eftersom delstaten är en offentlig myndighet kan den ta lån till mycket förmånliga villkor (eftersom risken för fallissemang är så gott som obefintlig och delstaten har kreditvärdigheten AAA ([41])). Kommissionen anser därför att den ränta som FFHG betalar för lån från den centraliserade likviditetsförvaltningen är mer fördelaktig än de räntor som den annars hade fått betala. Detta får ytterligare stöd av FFHG:s kreditbetyg under åren 2009–2014, som Tyskland har tillhandahållit och som sammanfattades i tabell 7. Av tabellen framgår att FFHG:s kreditbetyg varierade mellan […]. Genom lånen från den centraliserade likviditetsförvaltningen fick FFHG därför bättre villkor än vad dess kreditvärdighet motiverade. Dessutom behöver FFHG inte ställa någon säkerhet för dessa lån. Genom att göra det möjligt för FFHG att delta i den centraliserade likviditetsförvaltningen, och genom att bevilja lånen inom ramen för kreditlinjen, gav delstaten FFHG en ekonomisk fördel ([42]).

6.1.4 *Selektivitet*

(118) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget måste en åtgärd gynna ”vissa företag eller viss produktion” för att kunna klassificeras som statligt stöd.

([37]) Dom av den 11 juli 1996 i mål C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) m.fl. mot La Poste m.fl. (REG 1996, s. I-3547), punkt 60, och dom av den 29 april 1999 i mål C-342/96, Konungariket Spanien mot Europeiska kommissionen (REG 1999, s. I-2459), punkt 41.

([38]) Dom av den 2 juli 1974 i mål 173/73, Republiken Italien mot Europeiska gemenskapernas kommission (REG 1974, s. 709), punkt 13.

([39]) Dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen (Stardust Marine) (REG 2002, s. I-4397), punkt 69.

([40]) Enligt Tyskland motsvarade räntan ungefär referensräntan Eonia (European OverNight Index Average).

([41]) En fullständig kreditvärdighetsrapport för delstaten Rheinland-Pfalz (inklusive delstatens kreditvärdighetshistorik sedan 1999) från kreditvärderingsinstitutet Fitch, juli 2014, finns på http://www.fm.rlp.de/fileadmin/fm/downloads/finanzen/kapitalmarkt/FRR_RP_22_07_2014.pdf, och visar att delstaten konstant gavs kreditvärdigheten AAA på bedömningsskalan.

([42]) Delstaten bär risken för FFHG:s fallissemang, utan att erhålla någon ersättning för detta.

(119) Eftersom det endast var FFHG (och andra företag som delstaten är majoritetsägare i) som beviljades rätten att delta i den centraliserade likviditetsförvaltningen är åtgärden selektiv i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.1.5 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln*

(120) Statligt stöd från en medlemsstat påverkar handeln inom unionen när det stärker ett företags ställning på den inre marknaden i förhållande till konkurrerande företag. Enligt fast rättspraxis ([43]) räcker det att stödmottagaren konkurrerar med andra företag på konkurrensutsatta marknader för att det ska vara en konkurrenssnedvridande åtgärd.

(121) Som konstaterades i skäl 102 och följande skäl är driften av en flygplats en ekonomisk verksamhet. Det råder konkurrens både mellan flygplatser när det gäller att locka till sig flygbolag och motsvarande flygtrafik (passagerar- och frakttrafik) och mellan flygplatsoperatörer som kan konkurrera sinsemellan om att få ansvara för förvaltningen av en viss flygplats. I synnerhet när det gäller lågprisflygbolag och charterbolag kan också flygplatser som inte är belägna inom samma upptagningsområden, och till och med flygplatser som är belägna i olika medlemsstater, konkurrera med varandra för att locka till sig dessa flygbolag.

(122) Flygplatsen Frankfurt-Hahns storlek (mellan 2,7 och 3,8 miljoner passagerare under den aktuella perioden, se tabell 1) och dess närhet till andra flygplatser i EU, särskilt flygplatserna i Frankfurt am Main, Luxemburg, Zweibrücken, Saarbrücken och Köln-Bonn ([44]), leder till slutsatsen att finansieringen hotar att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna. Som angavs i skäl 73 går det internationella flyg från flygplatsen Frankfurt-Hahn till en mängd internationella destinationer. Start- och landningsbanan på flygplatsen Frankfurt-Hahn är tillräckligt lång (3 800 m) för att kunna användas av stora flygplan och flygbolagen kan därför trafikera medellångväga och långväga internationella destinationer.

(123) Flygplatsen Frankfurt-Hahn fungerar dessutom som en fraktflygplats. Den hanterar en flygfraktvolym på omkring 200 000 ton per år och en total fraktvolym, inklusive lastbilstransporter, på 500 000 ton (se tabell 2). När det gäller konkurrensen på flygfraktområdet noterar kommissionen att frakt vanligtvis är rörligare än passagerartransporter ([45]). I regel anses upptagningsområdet för flygfraktflygplatser ha en radie på minst 200 km och en restid på två timmar. Baserat på de uppgifter som kommissionen har tillgång till anser sektorns aktörer att upptagningsområdet för en fraktflygplats kan vara ännu större eftersom lastbilstransporter på upp till en halv dag (dvs. upp till 12 timmars körtid) i regel accepteras av speditörer som vill använda flygplatsen för godstransporter ([46]). På grund av att fraktflygplatser är mer fungibla än passagerarflygplatser – eftersom det räcker att flygfrakten levereras till ett särskilt område och sedan transporteras av speditörer på väg eller järnväg till sin slutdestination – anser kommissionen följaktligen att det finns en högre risk för snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna.

(124) På grundval av de argument som redovisas i skälen 120–123 gör den ekonomiska fördel som FFHG får att detta företag förstärker sin position gentemot konkurrenterna på den europeiska marknaden för flygplatstjänster. Mot denna bakgrund måste den fördel som FFHG har fått genom sitt deltagande i delstatens centraliserade likviditetsförvaltning anses kunna snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

6.1.6 *Slutsats*

(125) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 99–124 anser kommissionen att den kreditlinje som FFHG har fått genom delstatens centraliserade likviditetsförvaltning utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

([43]) Dom av den 30 april 1998 i mål T-214/95, Het Vlaamse Gewest mot kommissionen (REG 1998, s. II-717).
([44]) e avsnitt 2.1.
([45]) Flygplatsen Leipzig/Halle konkurrerade t.ex. med flygplatsen i Vatry (Frankrike) om att bli DHL:s europeiska navflygplats. Se Leipzig/Halle-domen, punkt 93.
([46]) Svar från flygplatsen i Liège på det offentliga samrådet om 2014 års luftfartsriktlinjer.

6.2 **Stödkaraktären hos den hundraprocentiga garanti för ISB-lånen som delstaten Rheinland-Pfalz har ställt till FFHG**

(126) De ISB-lån som bedöms i avsnitt 6.3 garanteras av delstaten Rheinland-Pfalz (borgensman), som samtidigt är den största aktieägaren (82,5 %) i FFHG. Vart och ett av de fem ISB-lånen har säkrats med en garanti som täcker 100 % av bankens anspråk. För tillhandahållandet av garantin betalar FFHG en garantipremie på [0,5–1,5 %] per år till borgensmannen.

6.2.1 *Frågan om reglerna om statligt stöd är tillämpliga på finansieringen av flygplatsinfrastruktur*

(127) Av de orsaker som angavs i skäl 99 och följande skäl måste FFHG anses vara ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.2.2 *Statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten*

(128) För att åtgärden i fråga ska utgöra statligt stöd måste den finansieras med statliga medel, och beslutet om att bevilja åtgärden måste kunna tillskrivas staten.

(129) Begreppet statligt stöd är tillämpligt på alla fördelar som tilldelas med statliga medel och ges av staten själv eller genom en mellanhand som tilldelats sådana befogenheter ([47]). Vid tillämpning av artikel 107 i EUF-fördraget är lokala myndigheters medel att betrakta som statliga medel ([48]).

(130) Varje offentlig garanti innebär en potentiell förlust av statliga medel. Eftersom den hundraprocentiga statliga garantin utfärdades direkt av delstaten Rheinland-Pfalz beviljades den med statliga medel och kan även tillskrivas staten.

6.2.3 *Ekonomisk fördel*

(131) Enligt punkt 3.2 i tillkännagivandet om garantier är en enskild statlig garanti inte stöd om följande kumulativa villkor är uppfyllda: ”a) Låntagaren är inte i ekonomiska svårigheter. […] b) Garantins omfattning kan mätas korrekt när den beviljas. […] c) Garantin täcker högst 80 % av det utestående lånet eller någon annan finansiell förpliktelse. […] d) Ett marknadsorienterat pris betalas för garantin […]”

(132) I det aktuella fallet tillhandahöll delstaten Rheinland-Pfalz en hundraprocentig garanti för att säkra de lån som ISB beviljat FFHG. Garantin överstiger därmed taket på 80 % av det utestående lånet.

(133) Tyskland hävdade att även om lånen säkrades genom en hundraprocentig statlig garanti betalar FFHG ett marknadsmässigt pris för garantin, och får därför inte någon fördel. Till stöd för detta överlämnade Tyskland en bedömning som gjorts av Deutsche Bank. Som angavs i skäl 153 gav Deutsche Bank FFHG kreditbetyget [<BBB +]. Denna bedömning bekräftades av två andra banker och kreditbetyget enligt Moody’s bedömningsmodell (se skälen 157 och 158). Deutsche Bank uppskattade emellertid den tillämpliga riskmarginalen för ett femårigt lån till mellan [1,30 % och 2,05 %] per år. Som förklarades i avsnitt 6.3.2 skulle den tillämpliga riskmarginalen för ett lån som säkras genom en hundraprocentig statlig garanti vara mellan [0,25 % och 0,7 %] per år. Enligt Tyskland ger skillnaden mellan dessa två situationer en antydan om vad den hundraprocentiga statliga garantin kostar. Deutsche Bank uppskattar således denna skillnad till mellan [0,6 % och 1,8 %] per år ([49]).

(134) Enligt punkt 4.2 andra stycket i tillkännagivandet om garantier kan fördelen beräknas som skillnaden mellan den specifika marknadsmässiga ränta som FFHG hade varit tvunget att betala utan garantin och den ränta som betalades tack vare den statliga garantin, efter att ha tagit hänsyn till eventuella premier som betalats.

([47]) Se fotnot 33.
([48]) Se fotnot 34.
([49]) [1,3 % – 0,7 % = 0,6 % och 2,05 % – 0,25 % = 1,8 %]

(135) Enligt meddelandet om referensräntor ska ett företag med låg kreditvärdighet (B) och normal säkerhet ([50]) ha en riskmarginal på 4 % per år. Skillnaden mellan tillämplig riskmarginal enligt meddelandet om referensräntor och den riskmarginal som togs ut för ISB-lånen tillsammans med den garantisats som delstaten faktiskt tog ut ger en antydan om den fördel som FFHG fick tack vare den hundraprocentiga garantin. Denna skillnad uppgår, för lån nummer 2 och 5, till mellan [1,5 % och 3,5 %] per år ([51]) respektive till mellan [1,5 % och 3,5 %] per år ([52]). Och, för lån 1, 3 och 4, till mellan [1,5 % och 3,5 %] per år ([53]). Dessutom har FFHG inte betalat någon bankavgift (vanligtvis [5–30] räntepunkter ([54])). Det står klart att FFHG under normala marknadsvillkor skulle ha varit tvunget att betala en sådan garantipremie (dvs. [0,5–1,5 %] per år) för att få en garanti för sina lån från en tredje part. Garantin ger därför helt klart FFHG en fördel.

(136) Eftersom den garanti som delstaten ställt täcker 100 % av de utestående lånen och FFHG betalar en premie som ligger under marknadspriset fick företaget en ekonomisk fördel som det annars inte hade kunnat få på marknaden. Storleken på denna fördel är lika med skillnaden mellan tillämplig riskmarginal enligt meddelandet om referensräntor och den riskmarginal som togs ut för ISB-lånen tillsammans med den garantisats som delstaten faktiskt tog ut och en bankavgift.

6.2.4 *Selektivitet*

(137) Eftersom det endast var FFHG som beviljades den hundraprocentiga garantin måste åtgärden anses vara selektiv.

6.2.5 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln*

(138) Av samma orsaker som angavs i skäl 120 och följande skäl anser kommissionen att varje selektiv ekonomisk fördel som beviljats FFHG kan snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

6.2.6 *Slutsats*

(139) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 127–138 anser kommissionen att den garanti som delstaten Rheinland-Pfalz har ställt, som täcker 100 % av de utestående ISB-lånen, utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.3 **Stödkaraktären hos de lån som ISB har tillhandahållit FFHG**

6.3.1 *Frågan om reglerna om statligt stöd är tillämpliga på finansieringen av flygplatsinfrastruktur*

(140) Av de orsaker som angavs i skäl 99 och följande skäl måste FFHG anses vara ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.3.2 *Statliga medel och stöd som kan tillskrivas staten*

(141) ISB ägs till 100 % av delstaten Rheinland-Pfalz. Av det skälet är ISB ett offentligt företag i den mening som avses i artikel 2 b i direktiv 2006/111/EG och de lån som ISB tillhandahåller kan därför anses finansierade med statliga medel.

([50]) Förlustandel vid fallissemang (LGD) mellan 30 % och 60 %.
([51]) […]
([52]) […]
([53]) […]
([54]) Se t.ex. Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies,* 2011 (s. 3). Se även uppgifter från Bloomberg om teckningsavgifter för obligationsemissioner.

(142) Det står klart att delstaten hade betydande kontroll över driften av ISB, och att de lån som ISB tillhandahåller följaktligen kan tillskrivas staten. ISB fungerar som delstaten Rheinland-Pfalz utvecklingsbank och spelar en grundläggande roll i den regionala utvecklingspolitiken. Enligt 3.1 § i bankens stadgar är ISB:s roll att stödja delstaten i dess finans-, ekonomi-, regional-, transport-, miljö- och sysselsättningspolitik. I det aktuella fallet finansierade ISB-lånen tidigare lån som beviljats FFHG för att finansiera infrastrukturåtgärder på flygplatsen.

(143) Utöver två företrädare från hantverkskammaren och industri- och handelskammaren består ISB:s tillsynsråd (Verwaltungsrat) därtill av fem företrädare för offentliga myndigheter (inklusive två statssekreterare i delstaten Rheinland-Pfalz finansministerium respektive delstaten Rheinland-Pfalz ministerium för ekonomi, transport, jordbruk och vinodling) som ser till att staten utövar tillsyn över ISB:s verksamhet. Även ISB:s rådgivande styrelse (Beirat) består av två företrädare för offentliga myndigheter.

(144) Dessutom säkrades ISB-lånen av en hundraprocentig statlig garanti som delstaten utfärdat (se avsnitt 6.2).

(145) Grundat på dessa inslag anser kommissionen att staten kunde kontrollera ISB:s verksamhet och att det är föga troligt att staten inte var inblandad i ett viktigt beslut om finansiering av flygplatsens infrastruktur. Kommissionen anser därför att beslutet att refinansiera FFHG:s tidigare lån med hjälp av ISB-lånen kan tillskrivas de offentliga myndigheterna.

6.3.3 *Ekonomisk fördel*

(146) För att pröva om ett företag har fått en ekonomisk fördel genom att ett lån beviljats företaget tillämpar kommissionen principen om en privat långivare i en marknadsekonomi. Enligt denna princip bör lånekapital som staten direkt eller indirekt ställer till ett företags förfogande under omständigheter som motsvarar marknadens normala villkor inte betraktas som statligt stöd ([55]).

(147) Principen om en privat långivare i en marknadsekonomi fastställer vad ett privat företag av jämförbar storlek hade gjort i ett jämförbart fall. Syftet är att identifiera och skilja de statliga finansieringsåtgärder som en privat investerare inte hade vidtagit från de åtgärder som är ekonomiskt rimliga, och som en privat investerare därför hade vidtagit, för att fastställa om det föreligger en ekonomisk fördel.

(148) När det gäller att avgöra om den finansiering som bedömningen gäller har beviljats till förmånliga villkor säger kommissionens beslutspraxis ([56]) att kommissionen – i avsaknad av andra mått – kan jämföra räntan på lånet i fråga med de räntor som anges i meddelandet om referensräntor.

(149) I meddelandet om referensräntor anges en metod för att fastställa referens- och diskonteringsräntor som används som ett mått på marknadsräntan. Om kommissionen i ett specifikt fall har andra indikatorer på den ränta som låntagaren kan få på marknaden, kan den emellertid grunda sin bedömning på dessa indikatorer eftersom räntorna i meddelandet om referensräntor bara är ett mått på marknadsräntan.

(150) I förevarande fall måste kommissionen bedöma om villkoren för de ISB-lån (som sammanfattas i tabell 5) som säkrats genom en hundraprocentig statlig garanti ger FFHG en extra ekonomisk fördel som det mottagande företaget inte skulle ha erhållit under normala marknadsförhållanden. Frågan om villkoren för delstaten Rheinland-Pfalz hundraprocentiga statliga garanti är förenliga med marknaden bedöms i avsnitt 6.2.

([55]) Kommissionens meddelande till medlemsstaterna om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i EEG-fördraget och av artikel 5 i kommissionens direktiv 80/723/EEG på offentliga företag inom tillverkningsindustrin (EGT C 307, 13.11.1993, s. 3), punkt 11. Meddelandet avser särskilt tillverkningssektorn, men är även tillämpligt på övriga ekonomiska sektorer. Se även dom av den 30 april 1998 i mål T-16/96, Cityflyer mot kommissionen (REG 1998, s. II-757), punkt 51.

([56]) Kommissionens beslut 2013/693/EU av den 3 oktober 2012 om statligt stöd SA.23600 – C38/08 (f.d. NN 53/07) – Tyskland – Finansiering av Münchens flygplats, terminal T2 (EUT L 319, 29.11.2013, s. 8), och kommissionens beslut (EU) 2015/1469 av den 23 juli 2014 om statligt stöd SA.30743 (2012/C) (f.d. N 138/10) – Tyskland – Finansiering av infrastrukturprojekt på Leipzig/Halle flygplats (EUT L 232, 4.9.2015, s. 1).

(151) Tyskland hävdade att ISB-lånen ingicks till marknadsvillkor som är jämförbara med villkoren för de lån som de refinansierade (se skäl 52 och följande skäl). I detta avseende uppgav Tyskland att villkoren för ISB-lånen var jämförbara med de lån som Nassauische Sparkasse beviljade 2005, vilka var säkrade på ett sätt som kan jämföras med ISB-lånen. Tyskland hävdade därför att FFHG inte har fått någon fördel, eftersom räntan på ISB-lånen var lika hög som räntan på de lån som ISB-lånen refinansierade.

(152) Tyskland förklarade dessutom att FFHG år 2009, när den nya finansieringen utarbetades, gav Deutsche Bank i uppdrag att ange riskmarginalen för refinansieringen av sina befintliga lån med beaktande av den hundraprocentiga garanti som delstaten Rheinland-Pfalz hade ställt.

(153) I överensstämmelse med den metod som ligger till grund för meddelandet om referensräntor anser kommissionen att låneräntorna kan anses motsvara marknadsvillkoren om lånen har en ränta som är lika hög eller högre än den referensränta som ges med följande formel:

Referensränta = basränta + riskmarginal + avgift

(154) Basräntan motsvarar bankernas kostnad för att tillhandahålla likviditet (finansieringskostnad). Vid finansiering till fast ränta (det vill säga räntesatsen fastställs för lånets hela löptid) är det lämpligt att fastställa basräntan utifrån swappräntor ([57]) vars löptid och valuta är samma som för ifrågavarande lån. Riskmarginalen utgör långivarens ersättning för de risker som är förknippade med respektive finansiering, framför allt kreditrisken. Riskmarginalen kan beräknas utifrån ett lämpligt urval av CDS-spreadar ([58]) relaterade till referensenheter som har ett liknande kreditbetyg. Slutligen verkar det lämpligt att lägga till 10–20 räntepunkter som approximativt värde för de bankavgifter som företag normalt sett måste betala ([59]).

Riskmarginalernas lämplighet beroende på kreditvärdighet

(155) För att fastställa om en lämplig riskpremie har lagts på basräntan måste företagets kreditvärdighet fastställas. FFHG har inte betygsatts av något kreditvärderingsinstitut. Tyskland uppgav emellertid att Deutsche Bank samtidigt som den angav riskmarginalen även bedömde FFHG:s kreditvärdighet. På grundval av Deutsche Banks analys av FFHG:s årsredovisningar för perioden 2006–2008 placerar banken FFHG i bedömningskategorin [< BBB+]. Banken ger dock inte FFHG något specifikt kreditbetyg.

(156) Kommissionen noterar att bedömningskategorin [< BBB+] inkluderar alla kreditbetyg som är lägre än [BBB+]. Att Deutsche Bank har placerat FFHG i kategorin [< BBB+] skulle därför kunna tolkas som vilken kreditvärdighet som helst som är lägre än [BBB+] på Standard & Poor's bedömningsskala.

(157) Utöver Deutsche Banks bedömning överlämnade Tyskland den bedömning av FFHG:s kreditvärdighet som två andra banker hade gjort. Kommissionen noterar att dessa banker också placerade FFHG i kategorin [< BBB+]. År 2010 gav Volksbank FFHG kreditbetyget […] enligt sin egen bedömningsskala (betyget motsvarar [B till BB] på Standard & Poor's bedömningsskala). År 2011 gav Kreissparkasse Birkenfeld FFHG kreditbetyget […] enligt sin egen bedömningsskala (betyget motsvarar [B- till BB-] på Standard & Poor's bedömningsskala).

(158) Slutligen tillhandahöll Tyskland kreditbetyg för FFHG enligt Moody's bedömningsmodell baserat på de uppgifter som fanns tillgängliga när ISB-lånen beviljades (se tabell 8). Dessa kreditbetyg bekräftar det betyg [< BBB+] som Deutsche Bank gav och varierar mellan [B2] på Moody's bedömningsskala (som motsvarar [B] på Standard & Poor's bedömningsskala) och [Baa3] på Moody's bedömningsskala (som motsvarar [BBB-] på Standard & Poor's bedömningsskala).

([57]) Swappräntan är motsvarigheten till interbankräntan (IBOR-räntan) men med längre löptid. Den används på finansmarknaderna som referensränta för att fastställa finansieringsgraden.

([58]) En kreditswapp (CDS) är ett (överlåtbart) derivatkontrakt mellan två parter, köparen av skydd och säljaren av skydd, där kreditrisken för en underliggande referensenhet överförs från köparen av skydd till säljaren av skydd. Köparen av skyddet betalar varje period en premie till säljaren av skyddet tills kreditswappskontraktet löper ut eller tills en fördefinierad kredithändelse inträffar avseende den underliggande referensenheten (beroende på vilket som inträffar först). Den periodiska premie som betalas av köparen av skydd (uttryckt i procent eller i form av räntepunkter av det skyddade beloppet, det så kallade teoretiska beloppet) kallas för kreditswappsspread. Kreditswappsspreadar kan användas som en nära uppskattning av priset på kreditrisk.

([59]) Se fotnot 54.

(159) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 153–158 anser kommissionen att FFHG:s kreditvärdighet inte är bättre än [BBB-] på Standard & Poor's bedömningsskala.

(160) För att fastställa huruvida ISB-lånen gav FFHG en fördel, utöver en eventuell fördel tack vare den hundraprocentiga statliga garantin (se avsnitt 6.2), måste kreditvärdigheten för utställaren av den hundraprocentiga statliga garantin (dvs. delstaten Rheinland-Pfalz kreditvärdighet) beaktas, eftersom den fördel som härrör från den statliga garantin annars skulle beaktas två gånger. Som angavs i skäl 117 har delstaten Rheinland-Pfalz kreditvärdigheten AAA.

(161) Eftersom ISB-lånen beviljades mot bakgrund av en statlig garanti anser kommissionen därför att det är lämpligt att fastställa riskmarginalen på grundval av femåriga euroobligationer från de tyska delstaterna (motsvarande [5–25] räntepunkter). Kommissionen konstaterar dessutom att Deutsche Bank i sin bedömning lade till en riskpremie på [5–25] räntepunkter på grund av att lånen inte beviljades direkt till delstaterna, utan enbart säkrades genom en hundraprocentig statlig garanti, liksom en extra premie på [5–25] räntepunkter för den begränsade möjligheten att handla med skulden. Kommissionen anser att detta är rimliga antaganden och att den resulterande riskmarginalen på [20–70] räntepunkter är lämplig med tanke på vilken kreditvärdighet utställaren av garantin har.

Huruvida ISB-lån nummer 2 och 5 är förenliga med den inre marknaden

(162) När det gäller ISB-lån nummer 2 och 5, som har variabel ränta, är den faktiska räntan Euribor plus en riskmarginal på [0,35–0,55 %] per år respektive [0,25–0,45 %] per år. Riskmarginalen för ISB-lån nummer 2 låg inom det spann som Deutsche Bank angav, medan riskmarginalen för ISB-lån nummer 5 var 4 räntepunkter lägre än den riskpremie som Deutsche Bank hade fastställt. Ingen bankavgift togs ut på något av dessa två ISB-lån. Kommissionen anser därför att den ränta som tas ut för tillhandahållandet av de två lånen ger en (om än liten) fördel (den ränta som betalas för lån nummer 2 tycks vara [10–30] räntepunkter lägre än referensräntan och för lån nummer 5 [5–25] räntepunkter lägre).

Huruvida ISB-lån nummer 1, 3 och 4 är förenliga med den inre marknaden

(163) Kommissionen noterar att ISB-lån 1, 3 och 4 har fast ränta. Eftersom alla tre lånen amorteras är det nödvändigt att ta hänsyn till amorteringen av lånen för att fastställa relevant löptid.

(164) Kommissionen har därför beräknat lånens vägda genomsnittliga livslängd, som anger det genomsnittliga antal år som varje euro fortfarande är utestående. Den vägda genomsnittliga livslängden för lån nummer 1 har beräknats till 3,92 år, den vägda genomsnittliga livslängden för lån nummer 3 till 1,17 år och den vägda genomsnittliga livslängden för lån nummer 4 till 3,29 år.

(165) För att fastställa basräntan för lån nummer 1 har kommissionen, eftersom lånets vägda genomsnittliga livslängd beräknas till 3,92 år, använt den fyraåriga euroswappräntan ([60]) som ett mått. För lån nummer 3 används den ettåriga euroswappräntan ([61]) som det närmaste approximerade värdet i förhållande till lånets vägda genomsnittliga livslängd på 1,17 år. För lån nummer 4 används den treåriga euroswappräntan ([62]) som det närmaste approximerade värdet i förhållande till lånets vägda genomsnittliga livslängd på 3,29 år. De relevanta swappräntorna har hämtats från Bloomberg, och avser den dag lånen togs ut ([63]). Värdet på de motsvarande swappräntorna är följande: [2–3 %] för lån nummer 1, [1–1,5 %] för lån nummer 3, och [1,5–2,5 %] för lån nummer 4 ([64]).

(166) Denna strategi resulterar i en referensränta för lån nummer 1 (med en hundraprocentig statlig garanti) på [2,5–4,5 %] ([65]), för lån nummer 3 (med en hundraprocentig statlig garanti) på [1,5–3 %] ([66]) och för lån nummer 4 (med en hundraprocentig statlig garanti) på [2–3,5 %] ([67]).

([60]) Bloomberg-kod EUSA4.
([61]) Bloomberg-kod EUSA1.
([62]) Bloomberg-kod EUSA3.
([63]) Lån nummer 1 utnyttjades den 14 juli 2009, lån nummer 3 den 28 augusti 2009, och lån nummer 4 den 8 september 2009.
([64]) *Källa:* Bloomberg.
([65]) […]
([66]) […]
([67]) […]

(167) Lån nummer 1, 3 och 4 beviljades till räntor som låg långt över de beräknade referensräntorna (lån nummer 1 till [> 3 %, < 4,5 %], lån nummer 3 till [> 3 %, < 4,5 %] och lån nummer 4 till [> 3 %, < 4,5 %]) och kommissionen anser att detta tyder på att lånen verkligen var i linje med normala marknadsvillkor, och att någon fördel därför inte förelåg.

6.3.4 *Selektivitet*

(168) Eftersom lån nummer 2 och 5 beviljades till förmånliga villkor endast till FFHG måste dessa åtgärder anses ha en selektiv karaktär.

6.3.5 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln*

(169) Av samma orsaker som angavs i skäl 120 och följande skäl anser kommissionen att varje selektiv ekonomisk fördel som beviljats FFHG kan snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

6.3.6 *Slutsats*

(170) Mot bakgrund av skälen 140–169 ovan drar kommissionen slutsatsen att ISB-lån nummer 1, 3 och 4 beviljades till en ränta som kan anses ligga i linje med normala marknadsvillkor, och att det därför inte förekom någon fördel. Eftersom de kumulativa kriterierna i artikel 107.1 i EUF-fördraget inte är uppfyllda anser kommissionen följaktligen att dessa ISB-lån inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(171) Mot bakgrund av skälen 140–169 ovan drar kommissionen slutsatsen att ISB-lån nummer 2 och 5 beviljades till en ränta som understeg referensräntan. Eftersom de övriga kriterierna i artikel 107.1 i EUF-fördraget är uppfyllda anser kommissionen följaktligen att dessa ISB-lån utgör statligt stöd (om än i liten omfattning).

6.4 **Stödets laglighet**

(172) Enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget måste medlemsstaterna anmäla alla planer på att bevilja eller ändra stöd och de får inte genomföra de föreslagna åtgärderna förrän anmälningsförfarandet har lett till ett slutligt beslut.

(173) Eftersom de medel som tillhandahölls genom den centraliserade likviditetsförvaltningen till förmånliga villkor, ISB-lån nummer 2 och 5 och den hundraprocentiga statliga garantin redan har ställts till FFHG:s förfogande anser kommissionen att Tyskland inte har respekterat kraven i artikel 108.3 i EUF-fördraget ([68]).

6.5 **Förenlighet**

6.5.1 *Huruvida riktlinjerna för undsättning och omstrukturering är tillämpliga*

(174) Lufthansa anser att kommissionen bör tillämpa riktlinjerna för undsättning och omstrukturering vid bedömningen av de aktuella statliga stödåtgärderna.

(175) Luftfartsriktlinjerna innehåller specifika och detaljerade bestämmelser om offentlig finansiering av flygplatser, inklusive driftstöd. Som anges i punkt 117 i 2014 års luftfartsriktlinjer kan det vara svårt för små flygplatser att finansiera driften utan offentligt stöd, på grund av höga fasta kostnader (finansieringsgap).

([68]) Dom av den 14 januari 2004 i mål T-109/01, Fleuren Compost mot kommissionen (REG 2004, s. II-127).

(176) Skulle man trots det välja att tillämpa riktlinjerna för undsättning och omstrukturering i samband med stöd till en flygplats är dessa riktlinjer inte tillämpliga i förevarande fall eftersom FFHG inte var ett företag i svårigheter.

(177) Enligt 2014 års riktlinjer om undsättning och omstrukturering ([69]) ska kommissionen företa granskningen på grundval av de riktlinjer som var tillämpliga när stödet beviljades. Eftersom stödet i det aktuella fallet beviljades under åren 2009–2011 (dvs. långt innan 2014 års riktlinjer om undsättning och omstrukturering offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning*) kommer kommissionen att genomföra granskningen av om FFHG kan betraktas som ett företag i svårigheter på grundval av 2004 års riktlinjer om undsättning och omstrukturering (dvs. de riktlinjer som var tillämpliga när stödet beviljades).

(178) Enligt punkt 10 i 2004 års riktlinjer om undsättning och omstrukturering anses ett företag befinna sig i svårigheter, om det är fråga om ett bolag med begränsat personligt ansvar för bolagsmännen, när över hälften av det tecknade kapitalet har förlorats och mer än en fjärdedel av detta kapital förlorats under de senaste tolv månaderna eller när det uppfyller villkoren i nationell lagstiftning för att vara föremål för ett kollektivt insolvensförfarande.

(179) I det aktuella fallet var inget av dessa båda villkor uppfyllt när stödet beviljades. FFHG, som är ett bolag med begränsat personligt ansvar för bolagsmännen, hade ett tecknat kapital som stadigt låg på 50 miljoner euro under perioden 2007–2010. Det tecknade kapitalet sjönk sedan från 50 miljoner euro till 44 miljoner euro år 2011 och till 38 miljoner euro år 2012. FFHG uppfyllde inte heller villkoren i nationell lagstiftning för att bli föremål för ett kollektivt insolvensförfarande.

(180) Det finansiella resultat som sammanfattades i tabell 4 tyder inte på att FFHG bör betraktas som ett företag i svårigheter. Enligt punkt 11 i 2004 års riktlinjer om undsättning och omstrukturering kan ett företag fortfarande anses befinna sig i svårigheter även om inga av de omständigheter som anges i punkt 10 föreligger, i synnerhet om de vanliga tecknen på att ett företag befinner sig i svårigheter föreligger, såsom ökande förluster, sjunkande omsättning, minskande kassaflöde, stigande skuldsättningsgrad osv. I det aktuella fallet visade FFHG:s finansiella resultat, trots det minskande antalet passagerare på grund av den finansiella och ekonomiska krisen, att företaget gjorde framsteg i sin strävan att bli lönsamt.

(181) Mot bakgrund av övervägandena i skäl 175 och följande skäl, anser kommissionen att FFHG inte kan betraktas som ett företag i svårigheter när stödet beviljades och att 2004 års riktlinjer om undsättning och omstrukturering således inte är tillämpliga.

6.5.2 *Huruvida 2014 och 2005 års luftfartsriktlinjer är tillämpliga*

(182) I artikel 107.3 i EUF-fördraget anges vissa undantag från den allmänna bestämmelsen i artikel 107.1 i EUF-fördraget om att statligt stöd inte är förenligt med den inre marknaden. Det aktuella stödet kan bedömas på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget, där det föreskrivs att ”stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset” kan anses vara förenligt med den inre marknaden.

(183) I detta sammanhang utgör 2014 års luftfartsriktlinjer en ram för bedömning av om stöd till flygplatser kan anses vara förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(184) Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer anser kommissionen att dokumentet ”kommissionens tillkännagivande om vilka regler som är tillämpliga för att avgöra om ett statligt stöd är olagligt” ([70]) även gäller olagligt investeringsstöd till flygplatser. Kommissionen kommer därför, om det olagliga investeringsstödet beviljades före den 4 april 2014, att tillämpa de regler om förenlighet som gällde vid tidpunkten för beviljandet av det olagliga investeringsstödet. När det gäller olagligt investeringsstöd till flygplatser som beviljats före den 4 april 2014 kommer kommissionen följaktligen att tillämpa de principer som anges i 2005 års luftfartsriktlinjer ([71]).

([69]) Riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (EUT C 249, 31.7.2014, s. 1).
([70]) EUT C 119, 22.5.2002, s. 22.
([71]) Punkt 173 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(185) I 2014 års luftfartsriktlinjer uppgav kommissionen däremot att kommissionens tillkännagivande om vilka regler som är tillämpliga för att avgöra om ett statligt stöd är olagligt inte bör gälla för pågående ärenden avseende olagligt driftstöd till flygplatser som beviljats före den 4 april 2014. Kommissionen kommer i stället att tillämpa de principer som anges i 2014 års luftfartsriktlinjer på samtliga ärenden avseende driftstöd (pågående anmälningar och olagliga, oanmälda stöd) till flygplatser, även om stödet beviljats före den 4 april 2014 och övergångsperiodens början ([72]).

(186) Kommissionen har i skäl 173 redan konstaterat att de direkta och årliga kapitaltillskotten inte utgör olagligt statligt stöd som beviljats före den 4 april 2014.

6.5.3 *Skillnad mellan investeringsstöd och driftstöd*

(187) Mot bakgrund av de bestämmelser i 2014 års luftfartsriktlinjer som avses i skälen 184 och 185 måste kommissionen avgöra om åtgärden i fråga utgör olagligt investeringsstöd eller driftstöd.

(188) I punkt 25 r i 2014 års luftfartsriktlinjer definieras investeringsstöd som ”stöd för att finansiera anläggningstillgångar och särskilt för att täcka underskottet i fråga om kapitalkostnader”. I enlighet med punkt 25 r i riktlinjerna kan investeringsstöd dessutom utgöras både av en förskottsbetalning (det vill säga för att täcka de initiala investeringskostnaderna) och av stöd som betalas ut i form av regelbundna utbetalningar (för att täcka kapitalkostnader när det gäller årlig värdeminskning och finansieringskostnader).

(189) Driftstöd innebär däremot stöd som täcker alla eller vissa driftskostnader vid en flygplats, definierat som ”underliggande kostnader för att tillhandahålla flygplatstjänster, däribland kostnader för t.ex. personal, upphandlade tjänster, kommunikationstjänster, avfall, energi, underhåll, hyror och administration, men exklusive kapitalkostnader, marknadsföringsstöd eller andra stimulanser som flygplatsen beviljar flygbolag och kostnader för uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde” ([73]).

(190) Mot bakgrund av dessa definitioner anser kommissionen att den hundraprocentiga statliga garantin för de ISB-lån som tillhandahållits till förmånliga villkor och ISB-lån nummer 2 och 5 utgör investeringsstöd till förmån för FFHG. Alla dessa medel var knutna till refinansieringen av lån vilka i sin tur refinansierade ett särskilt infrastrukturinvesteringsprojekt (se tabell 9). ISB-lånens lånebelopp är dessutom lika med eller lägre än de respektive investeringar som gjorts.

Tabell 9

Jämförande översikt över ISB-lånens lånebelopp och lånens syfte ([1])

ISB-lån nr	Lånebelopp i miljoner euro	Lånets syfte
1	18,4	[…] infrastrukturinvesteringar på […]
2	20,0	[…] infrastrukturinvesteringar på […]
3	2,5	[…] infrastrukturinvesteringar på […]

([72]) Punkt 172 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([73]) Punkt 25 v i 2014 års luftfartsriktlinjer.

ISB-lån nr	Lånebelopp i miljoner euro	Lånets syfte
4	25,9	[…] infrastrukturinvesteringar på […]
5	6,8	[…] infrastrukturinvesteringar på […]

([1]) Översikten grundas på uppgifterna i ISB-låneavtalen om syftet med respektive lån och investeringsbeloppen.

(191) Kommissionen anser därför att den hundraprocentiga statliga garantin för ISB-lånen och ISB-lån nummer 2 och 5 utgör olagligt investeringsstöd som beviljats före den 4 april 2014, vars förenlighet måste bedömas i enlighet med 2005 års luftfartsriktlinjer.

(192) När det gäller de medel som tillhandahållits till förmånliga villkor genom den centraliserade likviditetsförvaltningen anser Tyskland att även dessa medel användes för att finansiera infrastrukturinvesteringar under perioden 2009–2012.

(193) Under perioden 2009–2012 gjordes investeringar på totalt 46 miljoner euro i flygplatsen Frankfurt-Hahn (se tabell 3). Det belopp som investerades är ungefär lika stort som de medel som under samma period utnyttjades från den centraliserade likviditetsförvaltningen. Under perioden 2009–2012 hade FFHG dessutom ett positivt rörelseresultat ([74]) (inklusive extraordinära intäkter, dvs. andra intäkter än flygplatsens luftfartsbaserade och icke-luftfartsbaserade intäkter och intäkter från försäljning av mark och egendom) (se tabell 4). Detta tyder på att flygplatsen kunde täcka sina dagliga driftskostnader och att medlen från den centraliserade likviditetsförvaltningen användes för att finansiera investeringar i flygplatsens infrastruktur. Medlen från den centraliserade likviditetsförvaltningen utgör därför olagligt investeringsstöd som beviljats före den 4 april 2014, vars förenlighet måste bedömas i enlighet med 2005 års luftfartsriktlinjer. I detta avseende gäller även de överväganden som angavs i avsnitt 6.5.3. Framför allt kan stödet anses proportionerligt och nödvändigt, eftersom det utnyttjade beloppet är lägre än de totala investeringarna.

(194) Det bör dock noteras att de medel som utnyttjats från den centraliserade likviditetsförvaltningen inte var avsedda att användas för ett specifikt syfte. Under undersökningsperioden hade FFHG dessutom ett negativt rörelseresultat (exklusive extraordinära intäkter, dvs. andra intäkter än flygplatsens luftfartsbaserade och icke-luftfartsbaserade intäkter och intäkter från försäljning av mark och egendom) (se tabell 4). Detta skulle kunna tyda på att intäkterna från flygplatsens normala verksamhet inte räckte för att täcka dessa driftskostnader. Tyskland har dessutom inte kunnat visa med hjälp av vilken mekanism det säkerställdes att medel från den centraliserade likviditetsförvaltningen inte användes för att finansiera flygplatsens dagliga verksamhet.

(195) Mot bakgrund av dessa omständigheter kan det inte uteslutas att medlen från den centraliserade likviditetsförvaltningen användes för att förhindra att FFHG fick likviditetsbrist, vilket kunde ha fått flygplatsoperatören att stoppa sina investeringar eller gjort det till ett företag i svårigheter. Medlen från den centraliserade likviditetsförvaltningen kan därför anses utgöra olagligt driftstöd som beviljats före den 4 april 2014, vars förenlighet måste bedömas i enlighet med 2014 års luftfartsriktlinjer. Denna bedömning görs i avsnitt 6.5.4 nedan.

6.5.4 *Investeringsstödets förenlighet enligt 2005 års luftfartsriktlinjer*

(196) Enligt punkt 61 i 2005 års luftfartsriktlinjer ska kommissionen undersöka huruvida följande kumulativa villkor är uppfyllda:

a) Att byggandet och nyttjandet av infrastrukturen uppfyller ett klart formulerat mål av allmänekonomiskt intresse (regional utveckling, tillfredsställande kommunikationer …).

b) Att infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det uppsatta målet.

([74]) Uttryckt i resultat före räntor, skatter, nedskrivningar och avskrivningar (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation, EBITDA).

c) Att infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt, särskilt av den redan befintliga infrastrukturen.

d) Alla potentiella användare har likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen.

e) Att handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot unionens intresse.

(197) För att vara förenligt med den inre marknaden bör statligt stöd till flygplatser, precis som alla andra statliga stödåtgärder, dessutom ha en stimulanseffekt och vara nödvändigt och proportionerligt i förhållande till det legitima syfte som eftersträvas.

(198) Tyskland hävdade att investeringsstödet till förmån för FFHG uppfyller alla förenlighetsvillkor i 2005 års luftfartsriktlinjer.

a) Stödet bidrar till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse

(199) Syftet med investeringsstödet till förmån för FFHG var att finansiera ytterligare omvandling av den tidigare amerikanska militärbasen till en civil flygplats och kraftigt utveckla flygplatsens infrastruktur. Dessa åtgärder gav ett betydande bidrag till regionen Hunsrücks regionala utveckling och anslutbarhet, skapade nya arbetstillfällen i en region som hade drabbats hårt av nedläggningen av den amerikanska militärbasen och avlastade Frankfurt am Mains flygplats.

(200) Som Tyskland har påpekat omges regionen Hunsrück av flera områden (t.ex. distriktet Birkenfeld) som klassificerades som regioner i behov av stöd inom ramen för "*Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur*". Under undersökningsperioden betraktades distriktet Birkenfeld åtminstone delvis som en region med en lägre bruttonationalprodukt (BNP) än EU-genomsnittet ([75]).

(201) Kommissionen anser att utvecklingen av flygplatsen Frankfurt-Hahn även i hög grad har bidragit till att skapa arbetstillfällen i regionen Hunsrück. Tyskland har visat att flygplatsen Frankfurt-Hahn, med beaktande av alla aktiviteter som utförs på flygplatsen, skapade 3 063 arbetstillfällen i regionen Hunsrück under 2012. Av dessa var 74 % heltidstjänster och 90 % av de anställda bodde även i regionen.

(202) Genom ett ökande antal ekonomiska aktiviteter och turistaktiviteter hade flygplatsen Frankfurt-Hahn dessutom positiva indirekta, stimulerande och katalyserande effekter på skapandet av arbetstillfällen i regionen och på regional utveckling i allmänhet. Enligt Tyskland bidrar flygplatsen Frankfurt-Hahn i hög grad till utvecklingen av inkommande (~33 % av passagerarna, vilket motsvarade ungefär 1 miljon passagerare 2005) och utgående turism (~67 % av passagerarna) i delstaten Rheinland-Pfalz. Tyskland har påpekat att 88 % av de passagerare som anländer till flygplatsen stannar minst en natt i regionen och att dessa gav upphov till ungefär 5,7 miljoner övernattningar under 2005. Eftersom 88 % av de turister som anländer till Frankfurt-Hahn stannar åtminstone en natt och eftersom fler än 80 % till och med stannar två till tio dagar genererar de inkomster på 133,7 miljoner euro om året. Dessutom bidrog den inkommande turismen till att skapa cirka 11 000 arbetstillfällen i Rheinland-Pfalz.

(203) De investeringar som fick stöd bidrog även till att göra området mer lättillgängligt. Ett mångfaldigande av olönsamma flygplatser eller skapande av ytterligare oanvänd kapacitet bidrar emellertid inte till att ett mål av gemensamt intresse uppnås. I detta fall anser kommissionen att investeringsstödet inte leder till en sådan dubblering som skulle minska utsikterna för att på medellång sikt använda befintlig infrastruktur på andra, angränsande flygplatser. Det finns inga andra flygplatser närmare än 100 kilometer eller 60 minuters restid från flygplatsen Frankfurt-Hahn. De flygplatser som ligger närmast Frankfurt-Hahn är Frankfurt am Mains flygplats, som ligger 115 kilometer därifrån, eller 1 timme och 15 minuters restid med bil, och Luxemburgs flygplats, som ligger 1 timme och 30 minuters restid (111 kilometer) därifrån.

(204) Frankfurt am Mains flygplats är en internationell navflygplats som trafikerar en mängd olika destinationer och som främst betjänas av nätverksflygbolag som tillhandahåller anslutningstrafik, medan flygplatsen Frankfurt-Hahn betjänas av lågprisbolag med direktflyg. Trafiken på Frankfurt am Mains flygplats har kontinuerligt ökat sedan 2000, från 49,4 miljoner passagerare år 2000 till cirka 58 miljoner passagerare år 2012. Under denna

([75]) Kommissionens beslut av den 8 november 2006 i statsstödsärende N459/2006 Tyskland – Nationell regionalstödkarta: Tyskland 2007–2013 (EUT C 295, 5.12.2006, s. 6).

period har tillväxten dock påverkats av trafikstockningsproblem och kapacitetsbegränsningar. Som Tyskland har påpekat överskreds ständigt gränserna för Frankfurt am Mains kapacitet. Enligt Tyskland spelade flygplatsen Frankfurt-Hahn, särskilt mot bakgrund av sitt tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt, därför en viktig roll genom att den kunde tillhandahålla extra kapacitet och på så sätt avlasta Frankfurt am Mains flygplats. Fram till 2009 var Fraport faktiskt majoritetsägare i FFHG, flygplatsoperatör för flygplatsen Frankfurt-Hahn (2,7 miljoner passagerare 2013, som mest cirka 4 miljoner passagerare 2007) och flygplatsoperatör för Frankfurt am Mains flygplats (58 miljoner passagerare och en fraktvolym på 2,1 miljoner ton), och strävade som sådan efter att diversifiera sin verksamhet.

(205) Luxemburgs flygplats, som är den flygplats som ligger närmast flygplatsen Frankfurt-Hahn men som ändå ligger 111 kilometer eller 1 timme och 30 minuters restid med bil därifrån, hade cirka 1,7 miljoner passagerare 2008 och växte snabbt till 2,2 miljoner passagerare 2013. Även om Luxemburgs flygplats har något mindre passagerartrafik än flygplatsen Frankfurt-Hahn har den betydligt mer frakttrafik och hade en fraktvolym på 674 000 ton 2013. Luxemburgs flygplats erbjuder linjetrafik till en rad olika europeiska huvudstäder och chartertrafik till semesterdestinationer. Urvalet av destinationer tillgodoser i hög grad behoven hos de anställda på de finansiella och internationella institutioner som ligger i Luxemburg.

(206) Saarbrückens flygplats ligger 128 kilometer från flygplatsen Frankfurt-Hahn, vilket motsvarar över 2 timmars restid med bil. Frankfurt-Hahn betjänas dessutom främst av lågprisbolag (Ryanair), och flygfrakt är ett relativt viktigt inslag i flygplatsens affärsmodell, medan Saarbrückens flygplats huvudsakligen erbjuder linjetrafik till nationella destinationer och bara har begränsad flygfrakt.

(207) När det gäller Zweibrückens flygplats betonade Tyskland att avståndet på 127 kilometer till flygplatsen Frankfurt-Hahn motsvarar en restid på 1 timme och 27 minuter med bil eller 4 timmar med tåg. Tyskland hävdade dessutom att passagerar- och frakttrafiken under perioden 2005–2012 inte tyder på någon substitutionseffekt mellan flygplatserna.

(208) Kommissionen konstaterar att det finns en viss överlappning mellan verksamheten vid flygplatsen Frankfurt-Hahn och flygplatsen i Zweibrücken, eftersom Zweibrückens flygplats också bedriver flygfrakt och de destinationer som betjänas av Zweibrückens flygplats främst är avsedda för chartertrafik. I detta avseende noterar kommissionen att frakt vanligtvis är rörligare än passagerartransporter ([76]). I regel anses upptagningsområdet för flygfraktflygplatser ha en radie på minst 200 km och en restid på 2 timmar. Kommentarer från näringen tyder på att lastbilstransporter på upp till en halv dag (dvs. upp till 12 timmars körtid) i regel är acceptabelt för speditörer för att transportera deras gods ([77]). Dessutom är chartertrafik i regel mindre tidskänslig och även en restid på upp till 2 timmar med bil kan vara acceptabelt.

(209) Samtidigt bör det noteras att innan Zweibrückens flygplats trädde in på marknaden år 2006 var flygplatsen Frankfurt-Hahn redan en väletablerad flygplats med mer än 3 miljoner passagerare och en fraktvolym på 123 000 ton. Mot bakgrund av den historiska utvecklingen av de båda flygplatserna, deras geografiska läge och flygplatsen Frankfurt-Hahns kapacitet när Zweibrückens flygplats trädde in på den kommersiella luftfartsmarknaden 2006, drar kommissionen slutsatsen att det snarare är öppnandet av Zweibrückens flygplats som utgör en onödig dubblering av infrastruktur.

(210) Kommissionens slutsats är därför att investeringarna i flygplatsen Frankfurt-Hahn inte utgör en dubblering av befintlig olönsam infrastruktur. Flygplatsen Frankfurt-Hahn har tvärtom spelat en viktig roll för att avlasta flygplatsen i Frankfurt am Main utan att den sistnämnda flygplatsens expansionsplaner för den skull har begränsats. Utan investeringarna i flygplatsen Frankfurt-Hahn fanns det faktiskt en risk för att regionens transportbehov inte hade kunnat tillgodoses.

(211) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 199–210 drar kommissionen därför slutsatsen att investeringsstödet för att bygga och utnyttja infrastruktur på flygplatsen Frankfurt-Hahn uppfyller ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse, nämligen regional ekonomisk utveckling, skapandet av arbetstillfällen och förbättrad tillgänglighet till regionen.

([76]) Se fotnot 45.
([77]) Se fotnot 46.

b) Infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det uppsatta målet

(212) Enligt Tyskland gjordes investeringarna utifrån de behov som fanns (och de var således proportionerliga) och den infrastruktur som byggdes var nödvändig för att flygplatsen skulle kunna tillgodose regionens behov i fråga om anslutbarhet och utveckling och avlasta Frankfurt am Mains flygplats.

(213) Grundat på de upplysningar som Tyskland har lämnat håller kommissionen med om att de finansierade investeringarna var nödvändiga och proportionerliga i förhållande till målet av gemensamt intresse (se skäl 68 och följande skäl). Utan dessa investeringar hade det varit omöjligt att slutföra arbetet med att omvandla den tidigare amerikanska militärbasen till en civil trafikflygplats. För att kunna vidareutveckla den civila flygtrafiken var det nödvändigt att bygga passagerar- och fraktutrymmen, bygga plattor och modernisera taxibanorna. Den infrastruktur som byggdes var således nödvändig för att flygplatsen skulle kunna tillgodose regionens behov i fråga om anslutbarhet och utveckling.

(214) Infrastrukturprojektet genomfördes dessutom endast i den utsträckning som var nödvändig för att nå de uppsatta målen. Samtidigt som infrastrukturen byggdes för en passagerartrafik på högst 4–5 miljoner passagerare och en fraktvolym på 500 000 ton, framgår det av trafikstatistiken i tabell 1 och tabell 2 att passagerartrafiken stadigt ökade fram till 2007, då trafiken nådde sin topp på 4 miljoner passagerare (som följdes av en nedgång till 2,7 miljoner under 2013 på grund av de orsaker som anges i skäl 219) och att fraktvolymen ökade till mer än 500 000 ton under 2011. Det betyder att den förväntade trafikefterfrågan i stort sett motsvarade den faktiska efterfrågan och att investeringarna inte var oproportionerligt stora.

(215) Även om det är viktigt att undvika att investeringar leder till en dubblering av befintlig olönsam infrastruktur är så inte fallet här. Som redan har förklarats i skälen 203–210 finns det inga andra flygplatser inom ett avstånd på 100 kilometer och en restid på 60 minuter med bil, och även om man skulle räkna med ett större upptagningsområde saknas dubbleringseffekter. Den närmaste flygplatsen är flygplatsen i Frankfurt am Main, som flygplatsen Frankfurt-Hahn var tänkt att avlasta.

(216) Mot bakgrund av dessa överväganden anser kommissionen att detta förenlighetsvillkor är uppfyllt.

c) Infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt

(217) Tyskland konstaterade att före beslutet att vidareutveckla flygplatsens infrastruktur gjorde externa experter trafikprognoser för att avgöra trafikpotentialen för flygplatsen Frankfurt-Hahn.

(218) De upplysningar som har lämnats visar att vid den tidpunkten förutspådde de externa experterna en kraftig ökning av trafiken, från 0,3 miljoner passagerare år 2000 till upp till 3,8 miljoner passagerare år 2010 (se diagram 6 och diagram 7). När det gäller frakttrafiken förutspådde experterna att denna skulle öka från 151 000 ton år 2001 till upp till 386 000 ton år 2010 (se diagram 8). Tillväxten på fraktsidan under perioden 2006–2010 förväntades komma från flyg som omdirigerats från Frankfurt am Mains flygplats på grund av förbudet mot nattrafik. Dessa prognoser kunde dock bara uppfyllas om investeringarna genomfördes i den planerade omfattningen.

(219) Kommissionen noterar att dessa trafikprognoser (se skäl 218) bekräftades av den faktiska trafikutvecklingen vid flygplatsen Frankfurt-Hahn (se tabell 1 och tabell 2). År 2007 betjänade flygplatsen Frankfurt-Hahn cirka 4 miljoner passagerare. Efter en period av kraftig tillväxt har flygtrafiken i Tyskland och EU de senaste åren påverkats negativt av den ekonomiska och finansiella krisen under åren 2008–2009, som ledde till att passagerarflygtrafiken i Tyskland minskade under 2009. Passagerartrafikutvecklingen på flygplatsen Frankfurt-Hahn påverkades dessutom av att Tyskland införde en flygpassagerarskatt under 2011. För närvarande betjänar flygplatsen Frankfurt-Hahn ungefär 2,7 miljoner passagerare per år. På fraktsidan hanterade flygplatsen Frankfurt-Hahn dessutom 565 000 ton gods under 2011. På grund av att en av dess kunder gick i konkurs hanterade flygplatsen endast 447 000 ton gods under 2013.

(220) Mot bakgrund av dessa överväganden kan det därför slås fast att flygplatsen Frankfurt-Hahn redan nyttjar större delen av sin kapacitet och att framtidsutsikterna i fråga om nyttjandet på medellång sikt var tillfredsställande.

d) Likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen

(221) Alla potentiella användare har likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till flygplatsen. Tabellen över de flygplatsavgifter som tillämpas på flygplatsen Frankfurt-Hahn är tillgängliga för allmänheten och öppna för alla potentiella och nuvarande användare av flygplatsen på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Alla skillnader i de avgifter som faktiskt betalas för att utnyttja infrastrukturen grundades på affärsmässigt motiverade skillnader ([78]).

(222) Kommissionen anser därför att detta villkor är uppfyllt.

e) Handeln påverkas inte i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset

(223) Enligt punkt 39 i 2005 års luftfartsriktlinjer kan flygplatskategorin användas som en indikator på dels i vilken grad flygplatser konkurrerar med varandra, dels i vilken grad finansieringen av en flygplats kan ha snedvridande effekt på konkurrensen.

(224) Inom standardupptagningsområdet för flygplatsen Frankfurt-Hahn (1 timmes restid med bil eller ett avstånd på 100 kilometer) finns inga andra kommersiella flygplatser. Även om man utvidgar upptagningsområdet anser kommissionen att stödet inte har otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna.

(225) För flygplatsen i Frankfurt am Mains del (den närmaste flygplatsen, som ligger cirka 115 kilometer och 1 timme och 15 minuters restid bort) resulterade investeringarna i Frankfurt-Hahn inte i några negativa substitutionseffekter. Innan Fraport började engagera sig i flygplatsen Frankfurt-Hahn drev det redan Frankfurt am Mains flygplats. Trots det investerade Fraport i flygplatsen Frankfurt-Hahn för att minska överbelastningen på Frankfurt am Mains flygplats, eftersom det förväntades att kapaciteten på denna navflygplats skulle överskridas i framtiden. Framför allt var förbudet för nattflygningar på Frankfurt am Mains flygplats en av de viktigaste faktorerna i detta resonemang eftersom flygplatsen Frankfurt-Hahn hade tillstånd att bedriva flygtrafik dygnet runt.

(226) Även om flygplatsen Frankfurt-Hahn växte kraftigt under perioden 2000–2007 framgår det av diagram 1 att jämfört med Frankfurt am Mains flygplats var dess andel av trafiken fortfarande ganska liten. Under perioden 2000–2003 ökade stadigt passagerartrafiken på Frankfurt am Mains flygplats, från 48 miljoner år 2000 till 54,2 miljoner år 2007. På grund av den ekonomiska krisen sjönk sedan Frankfurt am Mains passagerarantal något och stannade på 50,9 miljoner år 2009. Detta följdes dock av en snabb ökning till 58 miljoner. På fraktsidan hade Frankfurt am Mains flygplats en stadig tillväxt från 1,6 miljoner ton till 2,2 miljoner ton år 2013.

(227) Precis som kommissionen redan har förklarat i fråga om andra flygplatser hade investeringarna i flygplatsen Frankfurt-Hahn inte någon större effekt på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna ([79]). Detta gäller även Zweibrückens flygplats, eftersom det snarare är den sistnämnda flygplatsen som utgör en onödig dubblering av infrastruktur (och därför bär ansvaret för varje eventuellt snedvridande effekt på konkurrensen).

(228) Till skillnad från flygplatserna i Frankfurt am Main och Luxemburg finns det dessutom inte någon järnvägsförbindelse till flygplatsen Frankfurt-Hahn. Överlag förväntas ingen substitutionseffekt i fråga om järnvägstransporter.

(229) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 223–228 anser kommissionen att alla otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna är begränsade till ett minimum.

([78]) Se kommissionens beslut av den 1 oktober 2014 i statsstödsärende SA.21211 – Tyskland – Flygplatsen Frankfurt-Hahn och Ryanair, ännu ej offentliggjort i EUT.

([79]) När det gäller flygplatserna i Frankfurt am Main och Luxemburg noterar kommissionen dessutom att affärsresenärerna står för en stor marknadsandel på dessa flygplatser, medan detta affärssegment endast står för en jämförelsevis liten andel av marknaden på flygplatsen Frankfurt-Hahn.

f) Stimulanseffekt, nödvändighet och proportionalitet

(230) Kommissionen måste avgöra om det statliga stöd som har beviljats flygplatsen Frankfurt-Hahn har ändrat stödmottagarens agerande såtillvida att företaget inlett verksamhet som bidrar till målet av allmänt ekonomiskt intresse, som i) det inte skulle genomföra utan stödet eller ii) det skulle genomföra på ett begränsat eller annorlunda sätt. Dessutom anses ett stöd vara proportionellt endast om samma resultat inte kunde ha uppnåtts med mindre stöd och mindre snedvridning. Stödbeloppet och stödnivån måste därför begränsas till det minimum som behövs för att den understödda verksamheten ska kunna genomföras.

(231) Enligt de uppgifter som lämnats av Tyskland kunde investeringen inte ha genomförts utan stödet. Tyskland hävdade att stödet var nödvändigt eftersom det enbart kompenserade finansieringskostnaderna och ett lägre belopp skulle ha lett till lägre investeringsnivåer.

(232) Enligt de finansiella resultat som sammanfattades i tabell 3 och tabell 4 går flygplatsen fortfarande med förlust och kan inte finansiera sina investeringskostnader. Det kan därför slås fast att stödet var nödvändigt för att göra investeringar i syfte att minska belastningen på flygplatsinfrastrukturen och uppfylla de gällande kraven på modern flygplatsinfrastruktur. Utan stödet skulle flygplatsen Frankfurt-Hahn inte ha tillgodosett den förväntade efterfrågan från flygbolag och passagerare i upptagningsområdet, och den ekonomiska aktiviteten på flygplatsen skulle ha varit mindre.

(233) Det bör dessutom noteras att det offentliga stödet beviljades under en period då FFHG gjorde mycket stora infrastrukturinvesteringar (mer än 220 miljoner euro under perioden 2001–2012). Av detta belopp investerades 46 miljoner euro under undersökningsperioden (2009–2012). Härav följer att investeringsstödet endast täckte en liten del av de totala investeringskostnaderna och begränsades till skillnaden mellan den ränta som betalades för medlen och den marknadsränta som FFHG hade varit tvungen att betala för att erhålla dessa medel på marknaden. Det undersökta investeringsstödet beviljades dessutom i form av en hundraprocentig statlig garanti och medel till förmånliga villkor och inte i form av ett direkt bidrag.

(234) Kommissionen anser därför att stödåtgärden i fråga hade en stimulanseffekt och att stödbeloppet var begränsat till det minimum som behövs för att den understödda verksamheten ska kunna genomföras och att stödet därmed var proportionerligt.

Slutsats

(235) Mot bakgrund av ovanstående är kommissionens slutsats därför att investeringsstödet till flygplatsen Frankfurt-Hahn är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget, eftersom det uppfyller de villkor för förenlighet som anges i punkt 61 i 2005 års luftfartsriktlinjer.

6.5.5 *Förenligheten för driftstöd enligt 2014 års luftfartsriktlinjer*

(236) I avsnitt 5.1 i 2014 års luftfartsriktlinjer anges de kriterier som kommissionen ska tillämpa vid bedömningen av om driftstöd är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget. I enlighet med punkt 172 i 2014 års luftfartsriktlinjer kommer kommissionen att tillämpa dessa kriterier på alla ärenden som rör driftstöd, inklusive pågående anmälningar och olagliga, oanmälda stödärenden.

(237) Enligt punkt 137 i 2014 års luftfartsriktlinjer kan ett olagligt driftstöd som beviljats före dagen för offentliggörandet av 2014 års luftfartsriktlinjer – t.ex. de medel som beviljats från den centraliserade likviditetsförvaltningen i den mån dessa kan ha utgjort driftstöd (se skälen 185 och 186) – förklaras förenligt med den inre marknaden i en utsträckning som motsvarar de icke-täckta driftskostnaderna, förutsatt att följande kumulativa villkor är uppfyllda:

a) *Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse*: Detta villkor är uppfyllt bland annat om stödet ökar unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet eller underlättar regional utveckling ([80]).

([80]) Punkterna 137, 113 och 114 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

b) *Behov av statligt ingripande*: Stödet måste inriktas på situationer där det kan åstadkomma en påtaglig förbättring som marknaden inte klarar på egen hand ([81]).

c) *Förekomst av en stimulanseffekt*: Detta villkor är uppfyllt om det är sannolikt att den ekonomiska aktiviteten på flygplatsen hade varit väsentligt lägre utan driftstöd. Vid bedömningen ska hänsyn även tas till eventuellt investeringsstöd och trafikvolymen ([82]).

d) *Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till ett minimum)*: För att driftstöd till flygplatser ska anses vara proportionellt måste det vara begränsat till det lägsta belopp som krävs för att den understödda verksamheten ska äga rum ([83]).

e) *Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel* ([84]).

a) Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse

(238) Enligt avsnitt 5.1.2 a i 2014 års luftfartsriktlinjer och för att ge flygplatser tid att anpassa sig till nya marknadsförhållanden och undvika störningar av lufttrafiken och regioners anslutbarhet kommer driftstöd till flygplatser under en övergångsperiod på tio år att anses bidra till att ett mål av gemensamt intresse uppnås, om det i) ökar unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom unionen, ii) motarbetar lufttrafikstockningar vid viktiga navflygplatser i unionen eller iii) underlättar regional utveckling.

(239) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 199–204 anser kommissionen att den fortsatta driften av flygplatsen Frankfurt-Hahn ökade unionsmedborgarnas rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera en anslutningspunkt för flygningar inom unionen i regionen Hunsrück. Den fortsatta driften av flygplatsen underlättade dessutom regional utveckling och skapandet av arbetstillfällen. Driften och utvecklingen av flygplatsen Frankfurt-Hahn minskade dessutom överbelastningen på Frankfurt am Mains flygplats.

(240) Kommissionen slår därför fast att den aktuella åtgärden uppfyller ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse.

b) Behov av statligt ingripande

(241) Enligt avsnitt 5.1.2 b i 2014 års luftfartsriktlinjer måste man, för att kunna bedöma om statligt stöd är ändamålsenligt för att uppnå ett mål av gemensamt intresse, identifiera det problem som ska åtgärdas. Statligt stöd bör därför inriktas på situationer där stöd kan medföra en kraftig materiell förbättring i fall där marknaden inte klarar av uppgiften.

(242) Kommissionen noterar att flygplatsen Frankfurt-Hahn är en regional flygplats med ungefär 2,7 miljoner passagerare per år. Den har höga fasta driftskostnader och under rådande marknadsförhållanden kan den inte täcka sina egna driftskostnader. Därför behövs ett statligt ingripande (se punkt 89 i 2014 års luftfartsriktlinjer).

c) Stödåtgärdernas lämplighet

(243) Enligt avsnitt 5.1.2 c i 2014 års luftfartsriktlinjer måste varje stödåtgärd vara ett lämpligt politiskt instrument för att uppnå målet av gemensamt intresse. Medlemsstaten måste därför visa att inget annat mindre snedvridande politiskt instrument eller stödinstrument kunde ha gjort det möjligt att uppnå samma mål.

([81]) Punkterna 137 och 116 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([82]) Punkterna 137 och 124 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([83]) Punkterna 137 och 125 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([84]) Punkterna 137 och 131 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(244) Enligt Tyskland är de aktuella stödåtgärderna lämpliga för att uppnå det uppsatta mål av gemensamt intresse som inte kunde ha uppnåtts med hjälp av något annat mindre snedvridande instrument.

(245) I det aktuella fallet var stödbeloppet (skillnaden mellan marknadsräntan för de medel som tillhandahållits genom den centraliserade likviditetsförvaltningen och den faktiska ränta som betalats) lägre än de icke-täckta rörelseförluster (se tabell 4, rörelseresultat före räntor, skatter, nedskrivningar och avskrivningar, exklusive flygplatsens extraordinära intäkter) som faktiskt gjorts och begränsades till vad som var absolut nödvändigt, eftersom det beviljades i form av ett lån som skulle betalas tillbaka och inte i form av ett direkt bidrag. Ingen annan politisk åtgärd hade gjort det möjligt att fortsätta driften av flygplatsen. Därmed är kompensationen för förluster begränsad till ett minimum och medför inte någon vinst.

(246) Mot bakgrund av skälen 244 och 245, anser kommissionen att de aktuella åtgärderna var lämpliga för att nå det eftersträvade målet av gemensamt intresse.

d) Förekomst av en stimulanseffekt

(247) Enligt avsnitt 5.1.2 d i 2014 års luftfartsriktlinjer har driftstöd en stimulanseffekt om det är troligt att den ekonomiska aktiviteten på flygplatsen skulle ha minskat betydligt utan driftstödet. Bedömningen måste ta hänsyn till om det förekommer något investeringsstöd och hur trafikerad flygplatsen är.

(248) Utan stödet skulle verksamheten på flygplatsen Frankfurt-Hahn allvarligt ha påverkats och minskat, och så småningom skulle flygplatsen ha blivit tvungen att lämna marknaden på grund av icke-täckta rörelseförluster.

(249) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att den aktuella stödåtgärden hade en stimulanseffekt.

e) Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till ett minimum)

(250) Enligt avsnitt 5.1.2 e i 2014 års luftfartsriktlinjer måste, för att driftstöd till flygplatser ska anses vara proportionellt, stödet vara begränsat till det lägsta belopp som krävs för att den understödda verksamheten ska äga rum.

(251) I detta fall begränsades stödbeloppet till de icke-täckta driftskapitalkostnaderna, eftersom stödet endast kompenserade de faktiska kostnaderna.

(252) Kommissionen drar därför slutsatsen att driftstödsbeloppet i detta fall var proportionellt och att det begränsades till det lägsta belopp som krävdes för att den understödda verksamheten skulle kunna äga rum.

f) Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna

(253) Enligt avsnitt 5.1.2 f i 2014 års luftfartsriktlinjer ska vid bedömningen av driftstödets förenlighet hänsyn tas till konkurrenssnedvridningar och effekterna på handeln.

(254) Inom standardupptagningsområdet för flygplatsen Frankfurt-Hahn (1 timmes restid med bil eller ett avstånd på 100 kilometer) finns inga andra kommersiella flygplatser. Även om detta standardupptagningsområde skulle utvidgas så att det omfattade andra flygplatser i närheten av flygplatsen Frankfurt-Hahn framgår det av skälen 224 och 228 att det inte förekommer några otillbörliga negativa effekter på konkurrensen mellan de flygplatser som är belägna i närheten av flygplatsen Frankfurt-Hahn (dvs. flygplatserna i Frankfurt am Main, Luxemburg och Saarbrücken).

(255) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att alla otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna till följd av det driftstöd som FFHG har beviljats begränsas till ett minimum.

Slutsats

(256) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 238–255 är kommissionens slutsats att åtgärderna är förenliga med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

7. **SLUTSATS**

(257) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 99–124 anser kommissionen att den kreditlinje som FFHG har tillhandahållits genom delstaten Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(258) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 127–138 anser kommissionen att den garanti som delstaten Rheinland-Pfalz har ställt, som täcker 100 % av de utestående ISB-lånen, utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(259) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 140–169 drar kommissionen slutsatsen att ISB-lån nummer 1, 3 och 4 beviljades till en ränta som kan anses ligga i linje med normala marknadsvillkor. Eftersom de kumulativa kriterierna i artikel 107.1 i EUF-fördraget är uppfyllda anser kommissionen således att dessa ISB-lån inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(260) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 140–169 ovan drar kommissionen slutsatsen att ISB-lån nummer 2 och 5 beviljades till en ränta som understeg referensräntan. Eftersom de övriga kriterierna i artikel 107.1 i EUF-fördraget också är uppfyllda utgör dessa lån statligt stöd.

(261) Eftersom kreditlinjen och de medel som har tillhandahållits genom den centraliserade likviditetsförvaltningen, den hundraprocentiga statliga garantin och ISB-lån nummer 2 och 5 redan har ställts till FFHG:s förfogande anser kommissionen att Tyskland inte har respekterat förbudet i artikel 108.3 i EUF-fördraget.

(262) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 199–232 drar kommissionen slutsatsen att det beviljade investeringsstödet till flygplatsen Frankfurt-Hahn är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget eftersom det uppfyller de förenlighetsvillkor som anges i punkt 61 i 2005 års luftfartsriktlinjer.

(263) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 238–255 drar kommissionen slutsatsen att de medel som har tillhandahållits genom den centraliserade likviditetsförvaltningen till förmånliga villkor uppfyller de förenlighetsvillkor för driftstöd som anges i punkt 137 i 2014 års luftfartsriktlinjer och att stödet är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(264) Kommissionen noterar att Tyskland godtar att detta beslut antas på engelska.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE

Artikel 1

Det statliga stöd som Tyskland under perioden 2009–2012 olagligt har genomfört i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget till förmån för Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH genom att bevilja en hundraprocentig garanti på lån från Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz, lån från Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz av den 31 augusti 2009 till ett belopp av 20,0 miljoner euro och av den 30 september 2009 till ett belopp av 6,8 miljoner euro, samt möjligheten för Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH att delta i delstaten Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning och utnyttja lån på upp till 45 miljoner euro till förmånliga villkor från denna centraliserade likviditetsförvaltning, är förenligt med den inre marknaden.

Artikel 2

De lån som Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz beviljade Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH under perioden den 15 juli 2007 till den 30 september 2009 till ett belopp av 46,8 miljoner euro utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 1 oktober 2014.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2016/789

av den 1 oktober 2014

om det statliga stöd SA.21121 (C29/08) (f.d. NN 54/07) som Tyskland har genomfört avseende finansieringen av flygplatsen Frankfurt-Hahn och de finansiella förbindelserna mellan flygplatsen och Ryanair

[delgivet med nr C(2016) 6853]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket ([1]),

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att ha uppmanat berörda parter att inkomma med synpunkter enligt de angivna bestämmelserna ([2]) och med beaktande av deras synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Mellan 2003 och 2006 mottog kommissionen klagomål från flera parter som påstod att *Ryanair plc* (nedan kallat *Ryanair* ([3])) och det företag som driver flygplatsen Frankfurt-Hahn, *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (nedan kallat *FFHG*) hade beviljats olagligt statligt stöd av företaget *Fraport AG* och delstaterna Rheinland-Pfalz och Hessen. Klaganden lämnade kompletterande upplysningar den 22 september 2003 och den 1 juni 2006.

(2) Genom skrivelser av den 25 september 2006 och den 9 februari 2007 begärde kommissionen upplysningar från Tyskland. Tyskland svarade genom skrivelser av den 20 december 2006 respektive den 29 juni 2007.

(3) Genom en skrivelse av den 17 juni 2008 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget med avseende på finansieringen av FFHG och dess finansiella förbindelser med Ryanair (nedan kallat *beslutet att inleda förfarandet från 2008*). Tyskland lämnade in sina synpunkter den 27 oktober 2008.

(4) Beslutet att inleda förfarandet från 2008 registrerades under ärendenummer SA.21121 (C29/08). Beslutet att inleda förfarandet från 2008 offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([4]) den 17 januari 2009. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter gällande de berörda åtgärderna inom en månad efter offentliggörandet.

(5) Kommissionen mottog synpunkter från Deutsche Lufthansa AG (nedan kallat *Lufthansa*), den federala sammanslutningen för tyska lufttrafikföretag (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, nedan kallad *BDF*), Ryanair, Société Air France SA (nedan kallat *Air France*) och Association of European Airlines (nedan kallad *AEA*). Genom skrivelsen av den 16 april 2009 vidarebefordrade kommissionen dessa synpunkter till Tyskland. Tyskland gavs möjlighet att svara inom en månad och översände sina synpunkter samt kompletterande upplysningar den 1 juli 2009.

([1]) Med verkan från och med den 1 december 2009 har artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget ersatts av artikel 107 respektive 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *fördraget*). Innehållet i bestämmelserna är dock i sak oförändrat. I detta beslut bör hänvisningar till artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget i tillämpliga fall förstås som hänvisningar till artiklarna 87 respektive 88 i EG-fördraget. Genom EUF-fördraget infördes också vissa ändringar i terminologin, t.ex. ersattes ”gemenskapen” med ”unionen” och den ”gemensamma marknaden” med den ”inre marknaden”. I detta beslut används genomgående EUF-fördragets terminologi.

([2]) EUT C 12, 17.1.2009, s. 6.

([3]) *Ryanair* är ett irländskt flygbolag och medlem av lågprisbolagens intresseorganisation ELFAA (European Low Fares Airlines Association). Flygbolagets verksamhet är koncentrerad till mindre, regionala flygplatser. Flygbolaget trafikerar för närvarande ungefär 160 europeiska destinationer. Ryanair har en homogen flotta bestående av 272 flygplan av typen Boeing 737–800 med 189 platser.

([4]) Se fotnot 2.

(6) Genom en skrivelse av den 4 mars 2011 lämnade Lufthansa kompletterande upplysningar med avseende på beslutet att inleda förfarandet från 2008 om de nya påstådda statsstödsåtgärderna.

(7) Genom en skrivelse av den 18 mars 2011 vidarebefordrade kommissionen klagomålet till Tyskland och begärde ytterligare upplysningar om de nya påståendena om statsstödsåtgärder. Tyskland svarade genom skrivelser av den 19 maj 2011 och den 23 maj 2011.

(8) Svaren var dock ofullständiga. Kommissionen sände därför genom en skrivelse av den 6 juni 2011 en påminnelse i enlighet med artikel 10.3 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 ([5]). Tyskland svarade genom skrivelser av den 14 juni 2011 och den 16 juni 2011.

(9) Genom en skrivelse av den 13 juli 2011 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget avseende den kreditlinje som FFHG tillhandahållits genom delstaten Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning, lånet från Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz (nedan kallad *ISB*) till FFHG och garantin från delstaten Rheinland-Pfalz till FFHG för ISB-lånet (nedan kallat *beslutet att inleda förfarandet från 2011*). Beslutet att inleda förfarandet från 2011 registrerades under ärendenummer SA.32833 (2011/C). Beslutet att inleda förfarandet från 2011 offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 21 juli 2012 ([6]).

(10) I en skrivelse av den 20 februari 2012 begärde kommissionen ytterligare upplysningar rörande beslutet om att inleda förfarandet från 2008. Tyskland svarade genom en skrivelse av den 16 april 2012. Genom en skrivelse av den 27 juli 2012 begärde kommissionen återigen ytterligare upplysningar. Dessa besvarades av Tyskland genom en skrivelse av den 4 september 2012.

(11) Genom en skrivelse av den 25 februari 2014 informerade kommissionen Tyskland om antagandet av kommissionens riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag ([7]) (nedan kallade *2014 års luftfartsriktlinjer*) den 20 februari 2014. Kommissionen informerade Tyskland om att riktlinjerna skulle bli tillämpliga från och med dagen för offentliggörandet i *Europeiska unionens officiella tidning*. Kommissionen gav Tyskland möjlighet att lämna synpunkter på riktlinjerna och deras eventuella tillämplighet på det aktuella ärendet inom 20 arbetsdagar. Genom en skrivelse av den 17 mars 2014 påminde kommissionen Tyskland om att den skulle anse att Tyskland inte hade några synpunkter på riktlinjerna om inte den inte mottog några synpunkter inom tidsfristen på 20 arbetsdagar.

(12) Genom skrivelser av den 23 mars 2014 och den 4 april 2014 begärde kommissionen ytterligare upplysningar från Tyskland. Tyskland svarade genom skrivelser av den 17 och 24 april 2014 samt den 9 maj 2014.

(13) Den 4 april 2014 offentliggjordes 2014 års luftfartsriktlinjer i *Europeiska unionens officiella tidning*. Riktlinjerna ersatte 1994 års luftfartsriktlinjer ([8]) och 2005 års luftfartsriktlinjer ([9]).

(14) Den 15 april 2014 offentliggjordes ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* där medlemsstaterna och andra berörda parter uppmanades att inom en månad efter dagen för offentliggörandet av 2014 års luftfartsriktlinjer inkomma med synpunkter på tillämpningen av riktlinjerna i det aktuella ärendet ([10]). Lufthansa och organisationen Transport & Environment inkom med synpunkter. Genom en skrivelse av den 26 augusti 2014 vidarebefordrade kommissionen dessa synpunkter till Tyskland. Genom en skrivelse av den 3 september 2014 informerade Tyskland kommissionen om att man inte hade några synpunkter.

(15) Genom en skrivelse av den 17 juni 2014 godkände Tyskland undantagsvis att endast en engelsk version av detta beslut skulle antas och anmälas.

([5]) Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1).

([6]) EUT C 216, 21.7.2012, s. 1.

([7]) Meddelande från kommissionen – *Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag* (EUT C 99, 4.4.2014, s. 3).

([8]) Tillämpning av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd inom luftfartssektorn (EGT C 350, 10.12.1994, s. 5).

([9]) Riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser (EUT C 312, 9.12.2005, s. 1).

([10]) EUT C 113, 15.4.2014, s. 30.

2. **BAKGRUND TILL ÅTGÄRDERNA**

2.1 *OMVANDLING AV FLYGPLATSEN OCH FLYGPLATSENS ÄGARSTRUKTUR*

(16) Flygplatsen Frankfurt-Hahn ligger i delstaten Rheinland-Pfalz, cirka 120 kilometer väster om staden Frankfurt am Main. Flygplatsen Frankfurt-Hahn var en amerikansk militärflygbas fram till 1992. Därefter omvandlades den till en civil flygplats. Den har tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt.

(17) *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (nedan kallat *Holding Hahn*), är ett offentligt-privat partnerskap mellan Wayss & Freytag och delstaten Rheinland-Pfalz. Det förvärvade flygplatsen Frankfurt-Hahns infrastruktur från Tyskland den 1 april 1995. Under åren 1995–1998 utvecklade detta offentligt-privata partnerskap flygplatsen med målet att göra den till ett industri- och handelsområde. Tyskland har uppgett att när det visade sig att partnerskapet mellan Wayss & Freytag och delstaten Rheinland-Pfalz inte var särskilt framgångsrikt började företaget Flughafen Frankfurt/Main GmbH (nedan kallat *Fraport*) ([11]) från och med den 1 januari 1998 att engagera sig i projektet och övertog så småningom driften av flygplatsen.

(18) Enligt Tyskland började Fraport, som redan drev och förvaltade den internationella flygplatsen i Frankfurt am Main som ligger cirka 115 km från flygplatsen Frankfurt-Hahn, engagera sig av ett antal strategiska skäl. För det första förklarade Tyskland att Frankfurt-Hahn var den enda flygplatsen i närheten av Frankfurt am Mains flygplats som hade potential att bli en fullfjädrad internationell flygplats. Eftersom Frankfurt am Mains flygplats redan var uppe i full kapacitet vid den tidpunkten, fanns det potential för en andra lönsam flygplats i regionen. För det andra var Frankfurt-Hahn vid den tidpunkten den enda tyska flygplatsen med tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt, vilket är särskilt användbart för frakttrafik. För det tredje var start- och landningsbanan fullt utrustad och kunde användas under alla väderförhållanden. Dessutom hävdade Tyskland att ägarna till Schiphol-flygplatsen också övervägde att förvärva flygplatsen Frankfurt-Hahn, och genom att ta över driften av flygplatsen Frankfurt-Hahn kunde Fraport därför hålla borta en oönskad konkurrent.

(19) Fraport förvärvade 64,90 % av aktierna i flygplatsoperatören Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen (nedan kallad FFHG & Co KG) till priset […] (*). Betalning av en del av köpeskillingen ([…] euro) skulle ske den 31 december 2007, och var underställd vissa villkor ([12]). I augusti 1999 förvärvade Fraport 73,37 % av aktierna i Holding Hahn och 74,90 % av aktierna i dess komplementär *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* för […] euro. Fraport blev därmed i praktiken Rheinland-Pfalz nya partner.

(20) Fraports prioritering för flygplatsen Frankfurt-Hahn var att systematiskt utveckla flygplatsens passagerar- och frakttrafik. I detta avseende var Fraport ett av de första företagen som använde en affärsmodell som hade till syfte att locka till sig just lågprisflygbolag. Mot denna bakgrund ingick Fraport ett nytt avtal om resultatöverföring med Holding Hahn när det sistnämnda företaget hade omvandlats till ett tyskt aktiebolag (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung*, nedan kallat *GmbH*). Omvandlingen och ingåendet av det avtalet skedde den 24 november 2000.

(21) Därefter slogs Holding Hahn och FFHG & Co KG samman för att bilda *Flughafen Hahn GmbH*. Delstaten Rheinland-Pfalz innehade 26,93 % och Fraport 73,07 % av aktierna i det nya bolaget. Senare ändrades företagets namn återigen till *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (nedan kallat *FFHG*). Under 2001 sköt de två aktieägarna, Fraport och delstaten Rheinland-Pfalz, till nytt kapital till FFHG (se detaljerad beskrivning i avsnitt 3).

(22) Fram till den 11 juni 2001 innehade statliga ägare 100 % av aktierna i Fraport ([13]). Den 11 juni börsnoterades Fraport och 29,71 % av företagets aktier såldes till privata aktieägare, medan 70,29 % av aktierna blev kvar i statlig ägo.

(23) I november 2002 ingick delstaten Rheinland-Pfalz, delstaten Hessen, Fraport och FFHG ett avtal om ytterligare utveckling av flygplatsen Frankfurt-Hahn. Genom avtalet tillhandahölls en andra ökning av aktiekapitalet. Vid det

([11]) Nedan i detta beslut används Fraport både för att beteckna FAG innan bytet av handelsnamn och Fraport AG därefter.

(*) *Konfidentiell information*.

([12]) Enligt artikel 7.3 i köpeavtalet kan en del av inköpspriset minskas, exempelvis om FFHG:s kostnader för bullerskydd skulle överstiga ett visst tak.

([13]) Delstaten Hessen innehade 45,24 % av aktierna i Fraport, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (till 100 % ägt av staden Frankfurt am Main) innehade 28,89 % och Förbundsrepubliken Tyskland 25,87 %.

tillfället anslöt sig delstaten Hessen till FFHG som en tredje aktieägare. Fraport ägde då 65 % av aktierna, och delstaten Hessen och delstaten Rheinland-Pfalz innehade 17,5 % var. Ägarstrukturen förblev oförändrad fram till 2009 då Fraport sålde alla sina aktier till delstaten Rheinland-Pfalz, som sedan dess är majoritetsägare och innehar 82,5 % av aktierna. Delstaten Hessen innehar fortfarande återstående 17,5 %.

2.2 *UTVECKLING AV PASSAGERAR- OCH FRAKTTRAFIKEN OCH NÄRBELÄGNA FLYGPLATSER*

(24) Passagerartrafiken på flygplatsen ökade från 29 289 resenärer 1998 till 4 miljoner resenärer 2007 och sjönk därefter till omkring 2,7 miljoner resenärer 2013 (se tabell 1). Flygplatsen trafikeras för närvarande av Ryanair, Wizz Air ([14]) och andra flygbolag. Ryanairs andel av passagerartrafiken uppgår till ungefär [80–100 %].

Tabell 1

Passagerartrafikutvecklingen på flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 1998–2013

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

([14]) *Wizz Air* är ett ungerskt flygbolag och medlem av lågprisbolagens intresseorganisation ELFAA (European Low Fares Airlines Association). Wizz Air-koncernen består av tre olika bolag, nämligen Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria och Wizz Air Ukraine. Flygbolagens verksamhet är koncentrerad till mindre, regionala flygplatser. Flygbolaget trafikerar för närvarande ungefär 150 europeiska destinationer. Wizz Air har en homogen flotta med en genomsnittlig ålder på mindre än tre år, bestående av 34 flygplan av typen Airbus A320 med 180 platser.

(25) Flygplatsen Frankfurt-Hahn har även upplevt en ökning av flygfrakttrafiken. Flygfrakttrafiken på flygplatsen ökade från omkring 16 000 ton 1998 till omkring 286 000 ton vid toppen 2011, och sjönk därefter till omkring 151 000 ton 2013 (se tabell 2). Den totala fraktvolym som hanteras på flygplatsen, inklusive av speditörer, uppgick 2013 till omkring 447 000 ton.

Tabell 2

Frakttrafikutvecklingen på flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 1998–2010

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

(26) Följande flygplatser ligger i närheten av flygplatsen Frankfurt-Hahn.

i) Frankfurt am Mains flygplats (~ 115 kilometer från flygplatsen Frankfurt-Hahn, ~ 1 timme och 15 minuters restid med bil) är en internationell navflygplats som tillhandahåller både kort- och långdistanstrafik till en mängd olika destinationer. Flygplatsen trafikeras främst av nätverksflygbolag som tillhandahåller anslutningsflyg, men tillhandahåller också direktflyg och charterflyg. Utöver passagerartrafiken (ungefär 58 miljoner passagerare 2013), hanterar Frankfurt am Mains flygplats även flygfrakt (ungefär 2 miljoner ton 2013). Figur 1 visar hur trafiken på Frankfurt am Mains flygplats har utvecklats under perioden 2000–2012.

ii) Luxemburgs flygplats (~ 111 kilometer från flygplatsen Frankfurt-Hahn, ~ 1 timme och 30 minuters restid med bil) är en internationell flygplats som tillhandahåller trafik till en mängd olika destinationer. Utöver passagerartrafiken (ungefär 2,2 miljoner passagerare 2013), hanterade den även 673 500 ton flygfrakt.

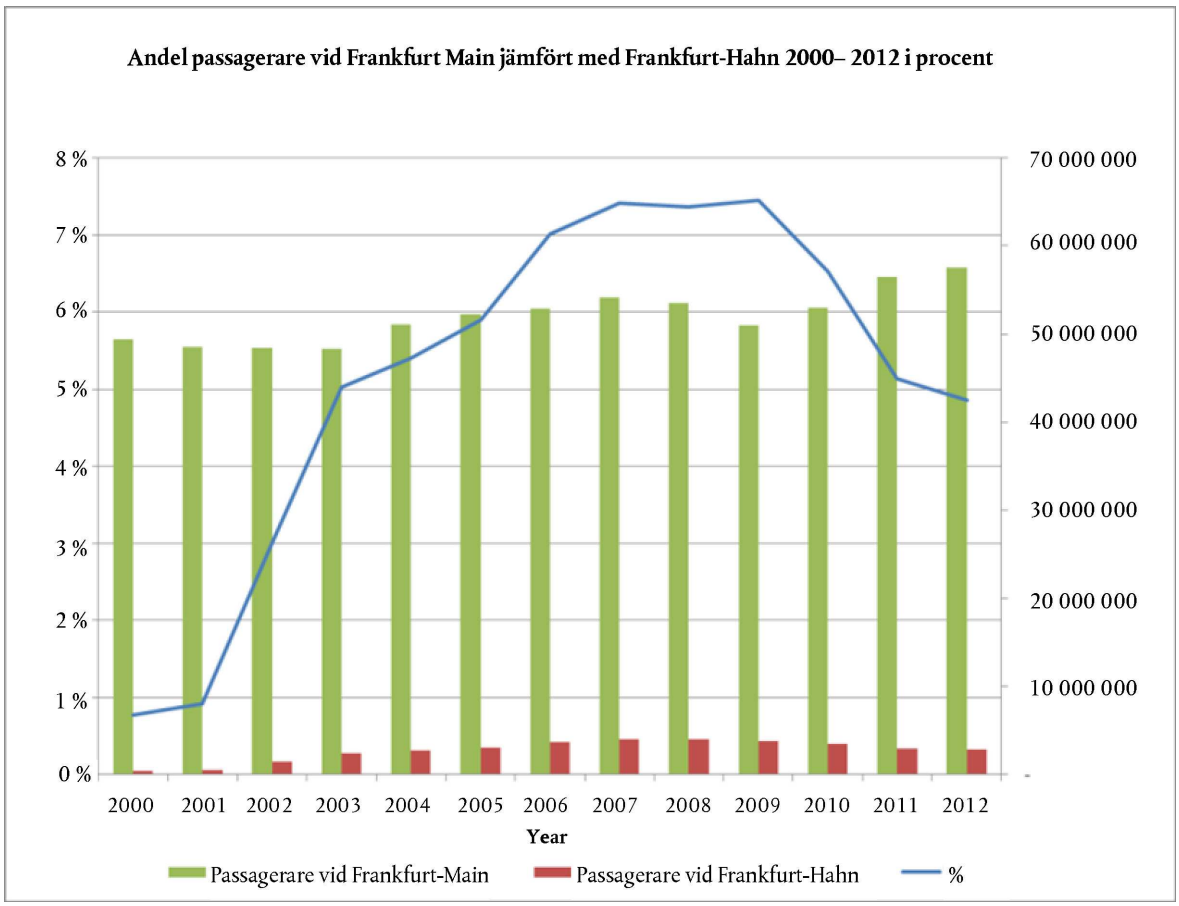
iii) Zweibrückens flygplats (~ 128 kilometer från flygplatsen Frankfurt-Hahn, ~ 1 timme 35 minuters restid med bil).

iv) Saarbrückens flygplats (~ 128 kilometer från flygplatsen Frankfurt-Hahn, ~ 1 timme 35 minuters restid med bil).

v) Köln-Bonns flygplats (~ 175 kilometer från flygplatsen Frankfurt-Hahn, ~ 1 timme 44 minuters restid med bil).

Figur 1

Passagerartrafikutvecklingen på flygplatserna Frankfurt Main och Frankfurt-Hahn under perioden 2000–2012



2.3 *ÖVERSIKT AV DE INVESTERINGAR SOM GJORTS AV FFHG OCH DERAS EKONOMISKA RESULTAT*

(27) I tabell 3 ges en översikt över de investeringar som FFHG har gjort under perioden 2001–2012, vilka sammanlagt uppgår till 216 miljoner euro.

Tabell 3

Översikt över investeringar under perioden 2001–2012

I 1 000 euro	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**Totalt 2001-2012**
Investeringar i infrastruktur och utrustning													
Anlagenzugänge inkl. Umbuchungen													
Mark	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[…]			
Terminal		2 519	3 310					251					
Frakthangar			3 850		3 222								
Kontorsbyggnad								2 428		[…]			
Andra infrastrukturinvesteringar			10 194	1 152			13 275			[…]	[…]	[…]	
Platta	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[…]	[…]		
Annan infrastruktur	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[…]	[…]	[…]	
Immateriella tillgångar (t.ex. it-tillgångar)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[…]	[…]	[…]	**7 108**
Utrustning	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[…]	[…]	[…]	**75 550**
Totalt	**13 899**	**19 650**	**31 761**	**8 871**	**17 592**	**25 123**	**41 390**	**12 673**	**763**	**17 289**	**19 346**	**7 930**	**216 287**

(28) I tabell 4 ges en översikt över FFHG:s finansiella resultat under åren 2001–2012.

Tabell 4

FFHG:s finansiella resultat under perioden 2001–2012

I 1 000 euro	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Resultaträkning												
Intäkter	10 077,61	14 908,11	22 574,22	29 564,18	36 859,08	43 479,85	41 296,34	45 383,60	42 036,70	43 281,58	43 658,38	40 983,45
Andra intäkter (inklusive ersättning för uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och markförsäljning)	7 771,31	5 514,63	3 686,87	3 039,35	3 618,93	6 097,29	5 436,58	4 858,16	11 540,36	14 554,55	9 313,99	21 390,92
Totala intäkter	**17 848,92**	**20 422,75**	**26 261,09**	**32 603,53**	**40 478,01**	**49 577,14**	**46 732,92**	**50 241,76**	**53 577,06**	**57 836,14**	**52 972,37**	**62 374,37**
Materialkostnader	– 7 092,39	– 10 211,13	– 12 560,46	– 14 601,17	– 17 895,97	– 24 062,81	– 22 491,85	– 25 133,61	– 24 979,59	– 27 650,17	– 20 017,99	– 21 871,65
Personalkostnader	– 9 185,12	– 9 672,37	– 10 734,62	– 11 217,21	– 12 101,84	– 13 337,28	– 14 433,17	– 15 758,34	– 15 883,08	– 17 893,60	– 18 228,23	– 18 349,10
Andra kostnader (inklusive marknadsföring)	– 5 692,81	– 11 434,31	– 10 521,27	– 11 454,36	– 14 058,15	– 12 885,28	– 9 897,46	– 9 630,21	– 7 796,81	– 8 029,40	– 6 760,92	– 6 643,00
EBITDA	**– 4 121,41**	**– 10 895,06**	**– 7 555,27**	**– 4 669,21**	**– 3 577,94**	**– 708,22**	**– 89,56**	**– 280,39**	**– 4 917,58**	**– 4 262,96**	**– 7 965,23**	**– 15 510,62**
EBITDA (exkl. andra intäkter)	**– 11 892,72**	**– 16 409,69**	**– 11 242,13**	**– 7 708,56**	**– 7 196,87**	**– 6 805,51**	**– 5 526,13**	**– 5 138,56**	**– 6 622,78**	**– 10 291,59**	**– 1 348,76**	**– 5 880,30**
Avskrivning	– 5 325,63	– 5 674,68	– 6 045,39	– 7 699,33	– 7 973,46	– 10 527,90	– 10 191,89	– 11 855,19	– 12 482,28	– 11 827,19	– 13 297,31	– 12 733,48
Finansiellt resultat (erhållen och betald ränta)	– 2 896,64	– 3 013,42	– 4 006,57	– 4 105,53	– 4 548,42	– 4 588,16	– 5 235,30	– 5 693,02	– 4 915,39	– 2 778,06	– 5 063,04	– 8 177,54
Extraordinarie intäkter och kostnader	– 431,54	– 206,00	– 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	– 272,55	0,00	0,00
Skatter	– 580,13	– 204,74	– 215,18	– 323,82	– 228,44	– 242,33	– 245,00	– 238,66	– 257,45	– 240,85	– 231,03	– 277,52
Fraports förlusttäckning genom resultatöverföringsavtalet	***13 355,35***	***19 993,90***	***17 832,87***	***16 797,89***	***16 328,26***	***16 066,61***	***15 761,75***	***18 067,26***	***5 621,37***	***0,00***	***0,00***	***0,00***
Årsresultat (vinst/förlust)	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**– 7 114,17**	**– 10 855,69**	**– 10 626,14**	**– 5 677,92**

3. **BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA**

3.1 *EVENTUELLT STATLIGT STÖD SOM BEVILJATS FFHG*

3.1.1 ÅTGÄRD 1: AVTALET OM RESULTATÖVERFÖRING FRÅN 2001

(29) FFHG och Fraport ingick ett avtal enligt vilket Fraport hade rätt att överföra alla vinster som genererades av FFHG. I gengäld var Fraport skyldigt att ta på sig alla FFHG:s förluster. Den 31 augusti 1999 ingick delstaten Rheinland-Pfalz och Fraport ett avtal enligt vilket Fraport åtog sig att ingå ett avtal om resultatöverföring (nedan kallat *resultatöverföringsavtalet*). Motsvarande avtal inför notarie ingicks den 24 november 2000, och resultatöverföringsavtalet från 2001 trädde i kraft den 1 januari 2001 (nedan kallat *2001 års resultatöverföringsavtal*) ([15]).

(30) Fraport hade rätt att säga upp 2001 års resultatöverföringsavtal med sex månaders uppsägningstid, men först från den 31 december 2005. Om avtalet inte sades upp förlängdes det underförstått med ytterligare ett år i slutet av varje kalenderår, men längst fram till den 31 december 2010.

(31) Ingåendet av 2001 års resultatöverföringsavtal godkändes av Fraports tillsynsnämnd och aktieägare ([16]). Giltighetstiden för 2001 års resultatöverföringsavtal förlängdes senare till 2014 genom ett avtal av den 5 april 2004 (nedan kallat *2004 års resultatöverföringsavtal*). Vid den tidpunkt då 2001 års resultatöverföringsavtal ersattes av 2004 års resultatavtal (se skäl 45), hade Fraport tagit på sig förluster på […] miljoner euro.

3.1.2 ÅTGÄRD 2: 2001 ÅRS KAPITALÖKNING

(32) I en rapport till Fraports innehavskommitté ([17]) av den 19 januari 2001 konstaterades att de förluster som FFHG ackumulerat mellan 1998 och 2005 förmodligen skulle uppgå till […] miljoner euro, dvs. mer än dubbelt så mycket som den prognos som gjordes 1997. Dessutom skiftade eller minskade två av FFHG:s största fraktkunder sin verksamhet från eller vid flygplatsen Frankfurt-Hahn, vilket ledde till en avsevärd minskning av frakttrafikvolymen på 45 % under första halvåret 2001.

(33) Till följd av rapporten anlitade Fraport i början av 2001 en konsult, Boston Consulting Group (nedan kallad *BCG*) samt sin egen strategiska avdelning för förvärv och innehav (nedan kallad *SD*), för att utarbeta en strategi för FFHG. Både BCG och SD drog slutsatsen att en positiv långsiktig utveckling för FFHG endast var möjlig med en betydlig förbättring av infrastrukturen, vilket var en förutsättning för en ytterligare ökning av trafikvolymen. SD påpekade också att en sådan betydande utökning av FFHG skulle vara ekonomiskt riskabel, och att ett positivt årsresultat (årlig nettovinst efter skatt) även enligt det mest positiva scenariot förmodligen skulle nås tidigast 2013.

(34) Med BCG-studien och sin egen analys som underlag utarbetade SD ett utvecklingsprogram för FFHG, med planerade investeringar på 172 miljoner euro fram till 2007. Investeringarna bestod av ett ”krisprogram” värderat till 27 miljoner euro som täckte utökningen av start- och landningsbanan till 3 400 meter och planeringskostnader för godkännandeförfarandet *(Planfeststellungsverfahren)* för att utöka start- och landningsbanan till 3 800 meter samt ytterligare kostnader för de redan påbörjade arbetena med att anlägga en ny passagerarterminal.

(35) År 2001 hade FFHG emellertid en kvot mellan eget kapital och skulder på endast 4 % ([18]). Dessutom hade Fraport rätt att säga upp 2001 års resultatöverföringsavtal från och med den 31 december 2005. Under sådana förhållanden kunde FFHG inte finansiera ”krisprogrammet” genom ytterligare skuldsättning, utan behövde nytt kapital.

(36) Kapitalökningen fastställdes genom ett beslut av Fraports tillsynsnämnd den 14 december 2001 och därefter genom beslut av FFHG:s bolagsstämma den 9 januari 2002. Eventuella ökningar av aktiekapitalet för ett aktiebolag som FFHG kräver alla deltagande aktieägares godkännande.

([15]) Notariatshandling utfärdad av notarie Jürgen Scherzer (registernr 268/2000), av den 24 november 2000.
([16]) Beslut av bolagsstämman den 3 maj 2000.
([17]) Fraports innehavskommitté har inrättats av företagets tillsynsnämnd och följer den ekonomiska utvecklingen av Fraports innehav.
([18]) Med andra ord en kvot mellan eget kapital och skulder på 96 %.

(37) Efter godkännandet ökade Fraport och delstaten Rheinland-Pfalz aktiekapitalet på 27 miljoner med 3,5 miljoner euro till 30,5 miljoner euro. Den 9 januari 2002 bidrog Fraport med 19,7 miljoner euro och delstaten Rheinland-Pfalz med 7,3 miljoner euro. Syftet med kapitalökningen var att finansiera utökningen av start- och landningsbanan och investera i annan infrastruktur för att öka flygplatsens lönsamhet.

3.1.3 ÅTGÄRD 3: 2004 ÅRS KAPITALÖKNING

(38) Den 27 november 2002 enades Fraport, delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen om att delstaten Hessen skulle bli den tredje aktieägaren i FFHG och som sådan bidra med […] miljoner euro vid den tidpunkt då det ytterligare kapitalet skulle behövas för att finansiera investeringarna. Parterna enades även om att skapa ett nära samarbete mellan Frankfurt am Mains flygplats och flygplatsen Frankfurt-Hahn.

(39) Det fastställdes att ytterligare investeringar var nödvändiga för att öka flygplatsen Frankfurt-Hahns lönsamhet. Dessa investeringar rörde till exempel utökningen av start- och landningsbanan till 3 800 meter. Ett utkast till aktieägaravtal mellan Fraport, delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen utarbetades den 22 mars 2004. Det slutliga aktieägaravtalet om beslutet att genomföra 2004 års kapitalökning undertecknades av Fraport, delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen den 30 mars 2005 och registrerades i handelsregistret den 19 maj 2005.

(40) De tre parterna enades om en kapitalökning på 19,5 miljoner euro av FFHG:s aktiekapital, vilket innebar att det investeringsprogram som föreslagits av SD 2001 fortsatte (se skälen 33–34). Delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen samtyckte till denna kapitalökning på villkor att det nya resultatöverföringsavtalet mellan FFHG och Fraport skulle ingås och omfatta perioden fram till den 31 december 2014. Aktieägarna enades också om att eventuell ytterligare skuldsättning av FFHG måste säkras av Fraport, delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen till en kvot som motsvarade kapitalfördelningen i FFHG. På denna grundval åtog sig Fraport, delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen att återfinansiera FFHG:s infrastrukturinvesteringar.

(41) Mellan 2004 och 2009 tillfördes nytt kapital till FFHG på 19,5 miljoner euro genom flera delbetalningar. Fraports andel av kapitalökningen uppgick till 10,21 miljoner euro, delstaten Rheinland-Pfalz andel till 0,54 miljoner euro och delstaten Hessen bidrog med 8,75 miljoner euro.

(42) Enligt betalningsplanen (se tabell 5) åtog sig dessutom både delstaten Hessen och delstaten Rheinland-Pfalz att skjuta till 11,25 miljoner euro som kapitalreserv, som delstaten Hessen skulle betala mellan 2007 och 2009 och delstaten Rheinland-Pfalz mellan 2005 och 2009.

(43) Det totala beloppet för det kapitaltillskott som beslutades 2005 var därför 42 miljoner euro.

(44) Betalningarna skulle göras enligt följande plan i tabell 5 (uttryckta i tusen euro):

Tabell 5

Betalningsplan för kapitaltillskotten

Fraport

	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**Totalt**
Betalningar på kapitaltillskott	2 554	1 915	1 915	1 915	1 915	10 214
Kapitalreserv	0	0	0	0	0	0
Totalt eget kapital						**10 214**

Delstaten Hessen

	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**Totalt**
Betalningar på kapitaltillskott	4 000	4 000	750	0	0	8 750
Kapitalreserv	0	0	3 250	4 000	4 000	11 250
Totalt eget kapital						**20 000**

Delstaten Rheinland-Pfalz

	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**Totalt**
Betalningar på kapitaltillskott	537	0	0	0	0	537
Kapitalreserv	1 821	2 357	2 357	2 357	2 357	11 249
Totalt eget kapital						**11 786**

3.1.4 ÅTGÄRD 4: 2004 ÅRS RESULTATÖVERFÖRINGSAVTAL

(45) Eftersom en förlängning av giltighetstiden för 2001 års resultatöverföringsavtal var ett villkor för kapitalökningen förlängde FFHG och Fraport detta avtals giltighetstid till 2014 genom ett avtal av den 5 april 2004. Det nya resultatöverföringsavtalet trädde dock i kraft först efter godkännande av Fraports bolagsstämma. Enligt vad FFHG:s aktieägare hade enats om med avseende på kapitalökningen fastställdes i 2004 års resultatöverföringsavtal att inga nya skulder som FFHG ådrog sig måste ersättas av Fraport, delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen till en andel som motsvarade deras eget kapital.

(46) Enligt 2004 års resultatöverföringsavtal tog Fraport över förluster värda omkring […] miljoner euro fram till 2009. Enligt de två successiva resultatöverföringsavtalen tillsammans ersatte Fraport därför förluster på totalt […] miljoner euro som uppkommit mellan 2001 och 2009. Av detta belopp rör […] miljoner euro avskrivning av tillgångar och […] miljoner euro räntebetalningar på lån för finansiering av infrastruktur.

(47) År 2009 sålde Fraport hela sin andel i FFHG till delstaten Rheinland-Pfalz och sade därför också upp resultatöverföringsavtalet.

3.1.5 ÅTGÄRD 5: ERSÄTTNING AV FFHG FÖR SÄKERHETSKONTROLLER

(48) Delstaten Rheinland-Pfalz tar ut en flygplatssäkerhetsskatt av alla avresande passagerare vid flygplatsen Frankfurt-Hahn. Delstaten utför inte säkerhetskontrollerna själv, utan har lagt ut denna uppgift på entreprenad till flygplatsen, som i sin tur genom ett avtal har lagt ut den till ett säkerhetsbolag. Som ersättning för att flygplatsen utför säkerhetskontrollerna överför delstaten alla intäkter från säkerhetsskatten till flygplatsen.

3.1.6 ÅTGÄRD 6: DIREKTA BIDRAG FRÅN DELSTATEN RHEINLAND-PFALZ

(49) Enligt årsredovisningarna för delstaten Rheinland-Pfalz holdingbolag ([19]) subventionerade delstaten FFGH med följande belopp, som sammanfattas i tabell 6.

([19]) Årsredovisningar från delstaten Rheinland-Pfalz holdingbolag från 1999, 2001, 2003 och 2004.

Tabell 6

Direkta bidrag från delstaten Rheinland-Pfalz

År	Direkta bidrag (i euro)
1997	(…)
1998	(…)
1999	(…)
2000	(…)
Totalt 1997–2000	(…)
2001	(…)
2002	(…)
2003	(…)
2004	(…)
Totalt 2001–2004	(…)

(50) Delstaten Rheinland-Pfalz direkta bidrag till FFHG före den 12 december 2000 uppgår till […] miljoner euro, medan delstatens direkta bidrag till FFHG mellan 2001 och 2004 uppgår till […] miljoner euro.

3.2 *EVENTUELLT STATLIGT STÖD SOM FFHG BEVILJAT RYANAIR OCH ALLA ANDRA FLYGBOLAG MED PASSAGERARTRANSPORT*

(51) År 1999 lockade FFHG till sig sitt första lågprisflygbolag, Ryanair. FFHG ingick tre avtal med Ryanair 1999, 2002 och 2005. Dessutom införde FFHG nya flygplatsavgifter 2001 och 2006.

3.2.1 ÅTGÄRD 7: 1999 ÅRS AVTAL MED RYANAIR

(52) Det första avtalet med Ryanair trädde i kraft med retroaktiv verkan från och med den 1 april 1999 och hade en giltighetstid på fem år (nedan kallat *1999 års avtal med Ryanair*). Ryanair började flyga från flygplatsen Frankfurt-Hahn till London Stansted den 22 april 1999, när alla väsentliga villkor i avtalen redan hade överenskommits.

(53) FFHG hade lagt fram en *Deckungsbeitragsrechnung* (nollresultatanalys) för 1999 års avtal med Ryanair för tillsynsnämnden vid dess sammanträde den 5 maj 1999. Enligt Tyskland röstade FFHG:s tillsynsnämnd inte om 1999 års avtal med Ryanair eller nollresultatanalysen eftersom ingåendet av avtalet ansågs höra till den dagliga driften, som FFHG:s styrelse var ensam behörig för.

(54) De avgifter som Ryanair skulle betala enligt bilaga 1 till 1999 års avtal med Ryanair sammanfattas i tabell 7.

Tabell 7

De avgifter som Ryanair skulle betala enligt bilaga 1 till 1999 års avtal med Ryanair

Kostnad/avgift/skattetyp	euro
Turnaroundavgift (per flygning, bestående av landningsavgift, ramptjänster och passagerartjänster) ([1])	(…)
Passageraravgift (per ankommande passagerare)	(…)
Flygsäkerhetsskatt (per avresande passagerare)	(…)
Avisningsvätska, inklusive varmvatten (per liter)	(…)

([1]) Gränsen för den årliga turnaroundavgift som Ryanair skulle betala vid en turtäthet på upp till sex flyg per dag sattes vid […] euro.

(55) Enligt bilaga 3 till 1999 års avtal med Ryanair mottog FFHG en ytterligare provision på […] % för varje biljett som sålts (kontanter eller kreditkort) eller som utfärdats av FFHG:s biljettkassor, en provision på […] % för avgifter för överviktsbagage som tagits ut av FFHG, […] euro för varje förbetald biljett som behandlats av Ryanair samt en provision på […] % för varje biluthyrning som bokats via FFHG.

(56) Ryanair hade rätt till marknadsföringsstöd på högst […] euro per år som FFHG skulle betala i kvartalsvisa delbetalningar och endast under de tre första årens verksamhet. Marknadsföringsstödet fick endast användas för reklam för flyglinjer som avgick från flygplatsen Frankfurt-Hahn. Ryanair var skyldigt att tillhandahålla styrkande fakturor och detaljerade bevis för hur pengarna användes.

3.2.2 ÅTGÄRD 8: 2001 ÅRS TABELL ÖVER FLYGPLATSAVGIFTER

(57) Den 16 oktober 2001 godkändes och offentliggjordes flygplatsen Frankfurt-Hahns betalningsplan för flygplatsavgifter 2001 av delstaten Rheinland-Pfalz transportavdelning. Den trädde i kraft med retroaktiv verkan den 1 oktober 2001 ([20]).

(58) Eftersom flygplatsen Frankfurt-Hahns affärsstrategi inriktades på lågprisbolag, som vanligen har flygplan av typen Boeing 737 eller Airbus A319/320 med en högsta tillåtna startvikt på cirka 50–80 ton, införde flygplatsen en start- och landningsavgift för flygplan med mellan 5,7 och 90 ton i högsta tillåtna startvikt.

(59) I tabell 8 sammanfattas avgifterna per flygplan för central infrastruktur för marktjänster som skulle betalas av flygbolagen enligt 2001 års tabell över flygplatsavgifter.

Tabell 8

Avgifter per flygplan för central infrastruktur för marktjänster som skulle betalas av flygbolagen enligt 2001 års tabell över flygplatsavgifter

	Avgift per flygplan i euro
Högsta tillåtna startvikt på upp till 90 ton	inkluderad i start- och landningsavgiften
Högsta tillåtna startvikt på över 90 ton	50,00

([20]) Akt nr V/21-1011/1.

(60) Passageraravgiften fastställdes till 4,35 euro per ankommande passagerare. Passagerarsäkerhetsavgiften, som baseras på antalet passagerare ombord på flygplanet när det lyfter, uppgår till 4,35 euro per passagerare, och ska betalas till delstaten Rheinland-Pfalz avdelning för trafikleder och transport – lufttrafikenheten.

(61) För varje inflygning enligt instrumentflygreglerna måste en inflygningsavgift betalas till flygplatsoperatörens flygledningstjänst. Denna avgift för kommersiella eller icke-kommersiella flygningar ingår i start- och landningsavgiften om flygplanet används för andra ändamål än övning och instruktion. Den är alltså noll för flygplan som omfattas av start- och landningsavgiften på noll.

3.2.3 ÅTGÄRD 9: 2002 ÅRS AVTAL MED RYANAIR

(62) Det andra avtalet med Ryanair ingicks den 14 februari 2002 (nedan kallat *2002 års avtal med Ryanair*) och lades fram för FFHG:s tillsynsnämnd vid dess sammanträde den 16 november 2001. Av protokollet för detta sammanträde framgår att en majoritet av tillsynsnämndens ledamöter godkände avtalet.

(63) Den kopia av 2002 års avtal med Ryanair som översändes till kommissionen är inte undertecknad. Trots att avtalet aldrig undertecknades har det enligt Tyskland tillämpats av parterna sedan den 14 februari 2002.

(64) Enligt Tyskland ersatte 2002 års avtal med Ryanair 1999 års avtal med Ryanair, och det ingicks för en period på […] år (till och med den […]). Passageraravgiften förblev dock densamma som i det första avtalet från 1999. Ryanair har möjlighet att förlänga avtalet enligt liknande villkor fram till […].

(65) Det avtal som ingicks med Ryanair 2002 grundas på Internationella lufttransportorganisationens (Iata) standardavtal om marktjänster, som har anpassats till parternas behov. Det består av följande delar:

i) Huvudavtalet.

ii) Bilaga A – Beskrivning av marktjänsterna.

iii) Bilaga B – 1.0 Plats, avtalade tjänster och avgifter för flygplatsen Frankfurt-Hahn.

iv) En andra bilaga B – 1.0 Plats, avtalade tjänster och avgifter för flygplatsen Frankfurt-Hahn.

v) Bilaga 3 och tilläggen 1–3 ([21]) till den andra bilaga B – 1.0.

vi) Bilaga C – Flygplatsavgifter.

vii) Bilaga D – Beskrivning av marktjänstpaketet ”Hahn-Smart”.

viii) En tredje bilaga B – 1.0 Plats, avtalade tjänster och avgifter för flygplatsen Frankfurt-Hahn – ”navavtalet”.

ix) Bilaga E – Marknadsföringsavtal.

(66) Huvudavtalet samt bilagorna A och B – 1.0 är endast kopior av standardformuläret. Parterna har inte fyllt i några av fälten, eftersom denna del av standardformuläret inte ansågs vara tillämplig.

(67) Den andra bilaga B – 1.0 har fyllts i av parterna, när det gäller parternas namn, bankkontonummer och priset för avisningsvätska ([…] euro per liter) samt varmvatten ([…] euro per liter).

(68) Bilaga 3 och dess tillägg 1–3 rör ”ytterligare strategiska överenskommelser” mellan parterna. De rör tekniska arrangemang för marktjänster samt biljettförsäljning och varumärkesutrymme på flygplatsen.

([21]) Bilaga 3: FFHG mottog en provision på […] % för varje biljett som sålts (kontanter eller kreditkort) eller som utfärdats av FFHG:s biljettkassor, en provision på […] % för avgifter för överviktsbagage som tagits ut av FFHG, […] euro för varje förbetald biljett som behandlats av Ryanair samt en provision på […] % till FFHG för varje biluthyrning som bokats via FFHG.

(69) Enligt bilaga D gäller de avgifter för marktjänster som sammanfattas i tabell 9, under förutsättning att turnaroundtiden inte överskrider 30 minuter.

Tabell 9

Avgifter för marktjänster om turnaroundtiden är högst 30 minuter

Flygplan med högsta tillåtna startvikt på	Enhet	Euro
Upp till 5,7 ton	Hantering	(…)
Upp till 14 ton	Hantering	(…)
Upp till 20 ton	Hantering	(…)
Upp till 90 ton	Hantering	(…)
Över 90 ton	Hantering	(…)

(70) De tomma fälten för flygplan ”upp till” och ”över” […] ton förefaller ange att […] togs ut för flygplan på mellan […] och […] ton ([22]).

(71) Bilaga E (dvs. ”Hahn-Smart”-avtalet) bekräftar denna analys. Följande anges i punkt 1:

”[…]”

(72) Flygplatsavgiften frystes fram till den 30 april 2004 och skulle därefter justeras efter det tyska konsumentprisindexet om detta ökade med mer än […] % jämfört med föregående år.

(73) I bilaga E fastställs även betalningen av marknadsföringsstödet. Ryanair har rätt till följande marknadsföringsstöd:

i) Engångsbetalningar på […] euro för varje ny flyglinje från flygplatsen Frankfurt-Hahn som har inrättats efter den 13 februari 2002, och

ii) rabatter på flygplatsavgifterna, beroende på antal flygplan som är baserade på flygplatsen Frankfurt-Hahn och antalet landande passagerare, enligt sammanfattningen i tabell 10.

Tabell 10

Rabatter på flygplatsavgifter

Antal flygplan baserade på flygplatsen Frankfurt-Hahn	Marknadsföringsstöd per passagerare (i euro)
Upp till 2	(…)
3 till 4	(…)
5–8	[…] ([1])

([1]) […].

([22]) Detta framgår även av punkt 68 i det marknadsekonomitest som PwC lämnat in för delstaten Rheinland-Pfalz räkning.

(74) I bilaga E anges även att mervärdesskatt läggs på varje betalning eller pris i avtalet, i den mån omsättningsskatt är tillämplig.

(75) […].

(76) Enligt 2002 års avtal med Ryanair betalar flygbolaget de avgifter som sammanfattas i tabell 11.

Tabell 11

Översikt av de flygplatsavgifter som ska betalas av Ryanair

Kostnad/avgift/skattetyp	Euro
Passageraravgift (per ankommande passagerare)	(…)
Flygsäkerhetsskatt (per avresande passagerare)	(…)
Avisningsvätska och vatten (per liter)	(…)
Varmvatten (per liter)	(…)
Intäkter för förbetalda biljetter som behandlats av Ryanair	(…)

3.2.4 ÅTGÄRD 10: 2005 ÅRS AVTAL MED RYANAIR

(77) Den 4 november 2005 överenskoms en ändring av 2002 års avtal, ”avtal mellan Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH – leverans av flygplan 6–18, 2005 till 2012” (nedan kallat *2005 års avtal*). Ingåendet av 2005 års avtal med Ryanair godkändes av FFHG:s tillsynsnämnd den 18 november 2005.

(78) De relevanta delarna av 2005 års avtal med Ryanair är följande:

i) […],

ii) […],

iii) […],

iv) […].

(79) Avtalet med Ryanair från 2005 är giltigt till den […]. De övriga delarna av 2002 års avtal med Ryanair, särskilt huvudavtalet och bilaga E (dvs. Hahn Smart-avtalet) förlängdes också till den […].

(80) Tabell 12 visar antal Ryanair-flygplan som skulle vara baserade på flygplatsen Frankfurt-Hahn och planerad passagerarvolym enligt 2005 års avtal med Ryanair:

Tabell 12

Ryanair-flygplan samt passagerarökning enligt 2005 års avtal med Ryanair

År	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Antal flygplan	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Antal passagerare (i miljoner)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(81) I tabell 13 ges en översikt av det rabattsystem för flygplatsavgifter som infördes genom 2005 års avtal med Ryanair.

Tabell 13

Ändrade rabatter som infördes genom 2005 års avtal med Ryanair

I euro		Total genomsnittlig rabatt per passagerare	Genomsnittlig passageraravgift
Rabatt för alla ankommande passagerare	(…)	(…)	(…)
Ytterligare rabatt för alla avresande passagerare ovan […]. I miljoner, upp till […]. Miljoner per år	(…)	(…)	(…)
Ytterligare rabatt för alla avresande passagerare ovan […]. Miljoner per år	(…)	(…)	(…)

(82) […].

3.2.5 ÅTGÄRD 11: 2006 ÅRS TABELL ÖVER FLYGPLATSAVGIFTER

(83) Tabellen 2006 över flygplatsavgifter för flygplatsen Frankfurt-Hahn godkändes av delstaten Rheinland-Pfalz transportavdelning den 26 april 2006 ([23]) och trädde i kraft den 1 juni 2006. Den följer samma grundprinciper som 2001 års tabell över flygplatsavgifter (se skäl 57 och följande).

(84) Ändringarna jämfört med den tidigare tabellen rör start- och landningsavgifter, passageraravgiften samt marknadsföringsstödet. De två grundläggande principerna i 2001 års tabell över flygplatsavgifter behålls i 2006 års tabell.

i) Flygledningsavgifter och marktjänstavgifter ingår i start- och landningsavgifterna.

ii) För flygplan med högsta tillåtna startvikt på över 5,7 ton behöver inga start- och landningsavgifter (eller flygledningsavgifter eller marktjänstavgifter) betalas över huvud taget.

(85) Genom 2006 års tabell införs dock två begränsningar av dessa principer. För det första kan dessa fördelar endast begäras för passagerarflyg. För det andra begränsas fördelarna till flygplan med turnaroundtider på mindre än 30 minuter.

(86) Passageraravgifterna fastställs dessutom per avresande passagerare och enligt det totala antal passagerare (avresande och ankommande) som transporteras av det flygbolag som flygplanet tillhör. I tabell 14 ges en översikt av de passageraravgifter som ska betalas enligt 2006 års tabell över flygplatsavgifter, beroende på totalt antal avresande och ankommande passagerare.

Tabell 14

Passageraravgifter enligt 2006 års tabell över flygplatsavgifter

Totalt antal avresande och ankommande passagerare	Passageraravgift per avresande passagerare, i euro	Lägsta belopp för totala flygplatsavgifter som ska betalas, i euro
Mindre än 100 000	5,35	
100 001–250 000	4,40	267 500,00

([23]) Akt nr V/20-1011/1.

Totalt antal avresande och ankommande passagerare	Passageraravgift per avresande passagerare, i euro	Lägsta belopp för totala flygplats-avgifter som ska betalas, i euro
250 001–500 000	3,85	550 000,00
500 001–750 000	3,45	962 500,00
750 001–1 000 000	3,15	1 293 750,00
1 000 001–1 500 000	2,90	1 575 000,00
1 500 001–2 000 000	2,68	2 175 000,00
2 000 001–3 000 000	2,48	2 680 000,00
3 000 001–5 400 000	2,48 per passagerare 1 till 3 000 000 2,24 per passagerare 3 000 001 till 5 400 000	Ej tillämpligt.
5 400 001–10 000 000	2,48 per passagerare 1 till 3 000 000 2,24 per passagerare 3 000 001 till 5 400 000 2,21 per passagerare 5 400 001 till 10 000 000	Ej tillämpligt.
Över 10 000 000	2,48 per passagerare 1 till 3 000 000 2,24 per passagerare 3 000 001 till 5 400 000 2,21 per passagerare 5 400 001 till 10 000 000 2,19 per passagerare	Ej tillämpligt

(87) Tabell 15 visar det belopp för marknadsföringsstöd som kan beviljas de flygbolag som använder flygplatsen.

Tabell 15

Marknadsföringsstöd

Totalt antal avresande passage-rare	Minsta antal destinationer och frekvens från flyg-platsen Frankfurt-Hahn	Marknadsföringsstöd, i euro
5 000–100 000	(…)	(…)
100 001–250 000	(…)	(…)
250 001–500 000	(…)	(…)
500 001–750 000	(…)	(…)
750 001–1 000 000	(…)	(…)

(88) Marknadsföringsstödet regleras dessutom av ett separat dokument som finns tillgängligt på flygplatsen Frankfurt-Hahns webbplats. Engångsstöd för marknadsföring beviljas enligt följande villkor:

i) Flygningar till destinationer som inte har betjänats från flygplatsen Frankfurt-Hahn under de senaste 24 månaderna är stödberättigande.

ii) Högsta stöd är 33,3 % av bevisade marknadsföringskostnader för en ny destination.

iii) Flygbolaget måste visa att den nya destinationen är lönsam på medellång sikt genom lämpliga styrkande handlingar.

iv) FFHG får begära återbetalning av marknadsföringsstöd om flygbolaget inte uppfyller sina skyldigheter med avseende på den nya destinationen.

3.3 *ÅTGÄRDER SOM INTE OMFATTAS AV BESLUTET OM ATT INLEDA FÖRFARANDET FRÅN 2008 (ÅTGÄRD 12)*

(89) Tyskland åtog sig att skjuta till […] miljoner till FFHG:s eget kapital för att återfinansiera FFHG:s lån.

(90) Genom dessa medel återfinansieras infrastrukturåtgärder som oåterkalleligen beslutats av de offentliga myndigheterna före den 31 december 2012, men som inte omfattas av resultatöverföringsavtalet, kapitalökningarna eller andra bidrag.

4. SKÄL TILL ATT INLEDA FÖRFARANDET SAMT INLEDANDE BEDÖMNING

4.1 *EVENTUELLT STATLIGT STÖD SOM BEVILJATS FFHG*

4.1.1 ÅTGÄRD 1: 2001 ÅRS RESULTATÖVERFÖRINGSAVTAL

(91) När det gäller 2001 års resultatöverföringsavtal fann kommissionen i beslutet om att inleda förfarandet från 2008 att de årliga förlusterna bars av Fraport, ett företag som till övervägande del är statligt ägt. Kommissionen konstaterade därför att det var nödvändigt att undersöka huruvida Tyskland kunde anses ha deltagit i ingåendet av 2001 års resultatöverföringsavtal.

(92) I Stardust Marine-domen ([24]) fastställde domstolen att om ett företag är ett privaträttsligt bildat bolag, vars aktiemajoritet är offentligägd, utgör företagets resurser statliga medel. Kommissionen ansåg att ingåendet av avtalet även kunde tillskrivas staten, eftersom det skulle ha varit omöjligt att ingå avtalet utan att ta hänsyn till de offentliga myndigheternas krav.

(93) I motsats till de argument som Tyskland framfört uttryckte kommissionen dessutom tvivel om huruvida en investerare i en marknadsekonomi skulle ha kunnat ingå ett sådant avtal, eftersom avtalet tydligt föreföll utgöra en fördel för FFHG i det att företaget befriades från en ekonomisk börda som det annars skulle ha tvingats bära.

(94) Kommissionen ansåg också att åtgärden var selektiv, eftersom endast FFHG:s förluster täcktes och den berörda åtgärden snedvred eller riskerade att snedvrida konkurrensen på marknaden för flygplatsoperatörer och påverkade handeln mellan medlemsstaterna.

(95) Kommissionen ansåg således preliminärt att åtgärden kunde utgöra statligt stöd i form av driftsstöd.

(96) Eftersom Tyskland inte lämnade några bevis eller hävdade att sådant driftsstöd kunde anses förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget och mot bakgrund av 2005 års luftfartsriktlinjer, uttryckte kommissionen allvarliga tvivel om att stödet kunde anses vara förenligt.

([24]) Mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen (nedan kallat *Stardust Marine-målet*), REG 2002, s. I-04397, punkt 51 och följande.

4.1.2 ÅTGÄRD 2: 2001 ÅRS KAPITALÖKNING

(97) I beslutet om att inleda förfarandet från 2008 fann kommissionen att Fraport och delstaten Rheinland-Pfalz hade ökat FFHG:s kapital med 27 miljoner euro, genom bidrag på 19,7 miljoner euro respektive 7,3 miljoner euro. Angående förekomsten av stöd påpekade kommissionen att såväl Fraports som delstaten Rheinland-Pfalz medel utgör statliga medel enligt de kriterier som fastställs i Stardust Marine-domen ([25]). Kommissionen ansåg dessutom preliminärt att Fraports beslut också sannolikt kunde tillskrivas staten.

(98) Kommissionen påpekade dessutom att den inte var övertygad om att marknadsekonomitestet för kapitalökningen uppfylldes. Kommissionen har i princip godtagit att en bedömning av ett eller flera oberoende revisionsföretag kan tjäna som bevis för att transaktionen har genomförts till marknadsvärde ([26]). Kommissionen tvivlade emellertid på att den rapport som PwC lämnat in för Fraports räkning var tillräcklig för att utesluta förekomsten av en sådan fördel.

(99) Tvivlen rörde innehållet i det marknadsekonomitest som utförts av PwC, eftersom det var rent kvalitativt och inte innehöll en bedömning av Fraports kostnad för tillbakadragande. Rapporten innehöll inte heller en kvantifiering eller en detaljerad förklaring av de ”höga risker” som identifierats av BCG och Fraports SD. Bedömningen begränsades generellt till Fraport, utan att överväga om delstaten Rheinland-Pfalz agerade som en marknadsekonomisk aktör. Av dessa skäl kunde kommissionen inte utesluta att kapitalökningen medförde en fördel för FFHG.

(100) Kommissionen drog också slutsatsen att åtgärden var selektiv, eftersom endast FFHG beviljades 2001 års kapitalökning, och detta snedvred eller riskerade att snedvrida konkurrensen på marknaden för flygplatsoperatörer och påverkade handeln mellan medlemsstaterna.

(101) Kommissionen ansåg därför preliminärt att åtgärden i fråga kunde utgöra statligt stöd i form av investeringsstöd och uttryckte tvivel om huruvida åtgärden var förenlig med den inre marknaden, särskilt mot bakgrund av artikel 107.3 c i fördraget och 2005 års luftfartsriktlinjer.

4.1.3 ÅTGÄRD 3: 2004 ÅRS KAPITALÖKNING

(102) När det gäller den andra kapitalökningen konstaterade kommissionen att FFHG:s befintliga aktieägare 2004 ökade sitt aktiekapital med 10,75 miljoner euro, där Fraport bidrog med en andel på 10,21 miljoner euro och delstaten Rheinland-Pfalz med 0,54 miljoner euro. Dessutom gick delstaten Hessen in som ny aktieägare och bidrog med ytterligare 8,75 miljoner euro. Både delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen åtog sig också att bidra med 11,25 miljoner euro var som kapitalreserv.

(103) Kommissionen använde i princip samma resonemang för denna kapitalökning som för kapitalökningen 2001 (se avsnitt 4.1.2) när det gäller förekomsten av stöd och uttryckte samma tvivel om dess förenlighet med den inre marknaden.

4.1.4 ÅTGÄRD 4: 2004 ÅRS RESULTATÖVERFÖRINGSAVTAL

(104) Enligt beslutet om att inleda förfarandet från 2008 tog Fraport över förluster i FFHG till ett belopp som uppgick till minst […] miljoner euro enligt 2004 års resultatöverföringsavtal. Kommissionen använde i princip samma resonemang som för 2001 års resultatöverföringsavtal (se skäl 91 och följande). När det gällde det marknadsekonomitest som lämnats in av PwC tvivlade kommissionen på att det var tillförlitligt, med tanke på att bedömningen i hög grad var kvalitativ. Kommissionen ansåg därför att 2004 års resultatöverföringsavtal utgör driftsstöd, och uttryckte tvivel om dess förenlighet med den inre marknaden, särskilt mot bakgrund av 2005 års luftfartsriktlinjer.

([25]) Stardust Marine-domen, punkt 51 och följande.
([26]) Se kommissionens meddelande om inslag av stöd vid statliga myndigheters försäljning av mark och byggnader, punkt II.2.

4.1.5 ÅTGÄRD 5: ERSÄTTNING AV FFHG FÖR SÄKERHETSKONTROLLER

(105) I beslutet om att inleda förfarandet från 2008 förklarade kommissionen att flygplatssäkerhetstjänster inte är av ekonomisk natur och inte omfattas av reglerna om statligt stöd ([27]).

(106) Kommissionen konstaterade då att PwC:s ekonomiska analys verkade tyda på att delstaten Rheinland-Pfalz överkompenserade FFHG för utförandet av säkerhetskontroller. I detta avseende påpekade kommissionen att fördelen finansierades genom statliga medel och kunde snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna. Kommissionen ansåg därför att överkompensationen utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

(107) När det gällde bedömningen av förenligheten av detta driftsstöd använde kommissionen i princip samma resonemang som för 2001 års resultatöverföringsavtal (se skäl 95 och följande). En annan möjlig rättslig grund som användes i bedömningen av förenligheten med den inre marknaden var artikel 106.2 i fördraget. Tyskland lämnade dock inga uppgifter om att FFHG hade ålagts en allmännyttig skyldighet. Kommissionen fann därför ingen rättslig grund för att förklara att överkompensationen till följd av säkerhetsavgiften var förenlig med den inre marknaden.

4.1.6 ÅTGÄRD 6: DIREKTA BIDRAG FRÅN DELSTATEN RHEINLAND-PFALZ

(108) I sitt beslut om att inleda förfarandet från 2008 konstaterade kommissionen att beviljandet av de direkta bidragen under åren 2001–2004 föreföll ha skett utan övervägande, från statliga medel (nämligen delstaten Rheinland-Pfalz allmänna budget) och på ett selektivt sätt (endast till FFHG). Kommissionen ansåg att dessa bidrag kan snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna. Därför ansåg kommissionen preliminärt att de utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget i form av investeringsstöd.

(109) Kommissionen uttryckte även tvivel om stödets förenlighet med den inre marknaden, särskilt mot bakgrund av artikel 107.3 c i fördraget och 2005 års luftfartsriktlinjer.

4.2 *EVENTUELLT STATLIGT STÖD SOM FFHG BEVILJAT RYANAIR OCH ALLA ANDRA FLYGBOLAG MED PASSAGERARTRANSPORT*

4.2.1 ÅTGÄRD 7: 1999 ÅRS AVTAL MED RYANAIR

(110) När det gäller 1999 års avtal med Ryanair påpekade kommissionen i beslutet om att inleda förfarandet från 2008 generellt att en minskning eller ett system med minskningar som innebär att ett visst företag beviljas en förmånlig behandling sannolikt omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107 i fördraget.

(111) Eftersom FFHG till övervägande del är ett statligt ägt företag ansåg kommissionen att dess medel utgör statliga medel. I fråga om 1999 års avtal påpekade kommissionen att även om tillsynsnämnden inte röstade om avtalet antog den inte heller något yrkande eller vidtog några åtgärder som visade att den motsatte sig avtalet. Kommissionen konstaterade därför att den inte hade några uppgifter som gjorde att den kunde dra slutsatsen att 1999 års avtal med Ryanair inte kunde tillskrivas staten.

(112) Kommissionen uttryckte dessutom tvivel om huruvida en privat marknadsinvesterare skulle ha ingått 1999 års avtal med Ryanair. I detta avseende konstaterade kommissionen att de avgifter som FFHG tog ut av Ryanair inte täckte FFHG:s hela kostnader, och därför föreföll ge Ryanair en fördel.

([27]) Punkt 33 i 2005 års luftfartsriktlinjer.

(113) Kommissionen påpekade också att kostnaden för den nya terminalen på omkring […] miljoner euro inte hade beaktats i det marknadsekonomitest som lämnats in av Tyskland. Som en preliminär anmärkning förkastade kommissionen Tysklands argument att HHN 1999 ändå behövde en ny passagerarterminal, och att kapaciteten på 1,25 miljoner passagerare per år var långt över den förväntade passagerarvolym som Ryanair skulle generera, eftersom Ryanair var det enda stora passagerarflygbolaget på flygplatsen Frankfurt-Hahn 1999. Av dessa skäl tvivlade kommissionen på det marknadsekonomitest som lämnats in av Tyskland.

(114) Kommissionen ansåg även att 1999 års avtal med Ryanair är selektivt och utgör en specifik åtgärd, eftersom endast Ryanair fick sådana villkor i förhandlingarna med FFHG, och att den berörda åtgärden snedvrider eller riskerar att snedvrida konkurrensen på flygbolagsmarknaden och påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(115) Kommissionen ansåg därför preliminärt att 1999 års avtal med Ryanair utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget eftersom det inte föreföll uppfylla marknadsekonomitestet och kunde tillskrivas staten. Kommissionen fann inte heller några rättsliga grunder för att förklara ett sådant permanent driftsstöd till ett flygbolag förenligt med den inre marknaden.

4.2.2 ÅTGÄRD 8: 2001 ÅRS TABELL ÖVER FLYGPLATSAVGIFTER

(116) I beslutet om att inleda förfarandet från 2008 analyserade kommissionen även om 2001 års tabell över flygplatsavgifter eventuellt kunde utgöra statligt stöd till Ryanair. I detta avseende ansåg kommissionen att FFHG:s och Fraports medel, som företag där offentliga myndigheter har innehar en dominerande andel, utgör statliga medel och att företagens agerande också skulle kunna tillskrivas staten.

(117) Kommissionen uttryckte tvivel om huruvida avgiftsstrukturen i 2001 års tabell över flygplatsavgifter hade fastställts så att flygplatsen kunde drivas på ett lönsamt sätt, eftersom Tyskland inte hade lämnat in något marknadsekonomitest för denna tabell. Eftersom Ryanair verkade ha varit det enda passagerarflygbolag som använde flygplatsen mellan 2001 och 2003 och behöll över 95 % av passagerarvolymen fram till 2006, fungerade resultaten av marknadsekonomitestet för 2002 års avtal med Ryanair, som var baserat på tabellen över flygplatsavgifter från 2001 och innehöll ett ytterligare marknadsföringsstöd, som riktmärke. På grundval av den information som lämnats tvivlade kommissionen på om marknadsekonomitestet för 2001 års tabell över flygplatsavgifter var uppfyllt.

(118) Kommissionen ansåg att åtgärden var selektiv eftersom endast flygbolag som använder flygplatsen Frankfurt-Hahn gynnades av 2001 års tabell över flygplatsavgifter, och att den snedvred eller riskerade att snedvrida konkurrensen och påverkade handeln mellan medlemsstaterna.

(119) När det gäller 2001 års tabell över flygplatsavgifter ansåg kommissionen därför preliminärt att den kan utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget. Kommissionen fann inte heller några rättsliga grunder för att förklara ett sådant permanent driftsstöd till ett flygbolag förenligt med den inre marknaden.

4.2.3 ÅTGÄRD 9: 2002 ÅRS AVTAL MED RYANAIR

(120) När det gäller frågan om statliga medel tillämpade kommissionen i princip samma resonemang som för 1999 års avtal med Ryanair, som diskuteras i avsnitt 4.2.1 (skäl 110 och följande). När det gäller frågan om huruvida åtgärden kan tillskrivas staten, godkändes 2002 års avtal med Ryanair formellt av FFHG:s tillsynsnämnd, som domineras av ledamöter som nominerats av de offentliga myndigheterna. Kommissionen ansåg därför preliminärt att 2002 års avtal med Ryanair kunde tillskrivas Tyskland.

(121) Kommissionen uttryckte dessutom tvivel om huruvida en privat investerare i en marknadsekonomi skulle ha ingått 2002 års avtal med Ryanair. I detta avseende tvivlade kommissionen på den beräkning som lagts fram av Tyskland. Kommissionen tvivlade även på kostnadsberäkningen, eftersom de kostnader för allmän flygplatsinfrastruktur och allmän flygplatsförvaltning som lämnats in av Tyskland grundades på marginalkostnader i stället för genomsnittliga kostnader. Dessutom frystes flygplatsavgifterna fram till den 30 april 2004, och skulle därefter endast justeras efter det tyska konsumentprisindexet om indexet ökade med mer än […] % jämfört med föregående år.

(122) När det gäller selektivitet, snedvridning av den inre marknaden och påverkan på handeln, tillämpade kommissionen i princip samma resonemang som för 1999 års avtal med Ryanair, se avsnitt 4.2.1 (skäl 110 och följande).

(123) Kommissionen ansåg därför preliminärt att 2002 års avtal med Ryanair kan utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget. Kommissionen fann inte heller några rättsliga grunder för att förklara ett sådant permanent driftsstöd till ett flygbolag förenligt med den inre marknaden.

4.2.4 ÅTGÄRD 10: 2005 ÅRS AVTAL MED RYANAIR

(124) När det gäller frågan om statliga medel tillämpade kommissionen i princip samma resonemang som för 1999 års avtal med Ryanair, som diskuteras i avsnitt 4.2.1 (skäl 110 och följande). När det gäller frågan om det förelåg en ekonomisk fördel tvivlade kommissionen på det marknadsekonomitest som lagts fram av Tyskland eftersom det inte fanns tillräcklig information för att kontrollera beräkningarna och för att de investeringar som föranletts av det ökade passagerarantalet inte på något sätt beaktades eller tilldelades Ryanair.

(125) Kommissionen förklarade dessutom att den, trots att 2005 års avtal med Ryanair skilde sig från 1999 och 2002 års avtal med Ryanair genom att ett slags system för avtalsmässiga påföljder infördes om Ryanair inte genererade den passagerarvolym som fastställts i avtalet, tvivlade på att dessa påföljder var effektiva.

(126) När det gäller selektivitet, snedvridning av den inre marknaden och påverkan på handeln, tillämpade kommissionen i princip samma resonemang som för 1999 års avtal med Ryanair, se avsnitt 4.2.1 (skäl 110 och följande).

(127) Kommissionen drog därför slutsatsen att 2005 års avtal med Ryanair också utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget. Kommissionen fann inga rättsliga grunder för att förklara ett sådant permanent driftsstöd till ett flygbolag förenligt med den inre marknaden.

4.2.5 ÅTGÄRD 11: 2006 ÅRS TABELL ÖVER FLYGPLATSAVGIFTER

(128) I fråga om 2006 års tabell över flygplatsavgifter hade Tyskland endast delvis lämnat en ekonomisk motivering i form av ett marknadsekonomitest till kommissionen. I sitt beslut om att inleda förfarandet från 2008 förklarade kommissionen att den med den ofullständiga information den förfogade över inte kunde kontrollera, vilket Tyskland hävdade, att stordriftsfördelarna motiverade differentieringen i passageraravgifterna. De ekonomiska motiveringar som lämnats för 2006 års tabell över flygplatsavgifter lämnade dessutom flera frågor öppna, t.ex. vilka kostnader som ingick i kostnadstäckningen och varför marknadsföringsstödet inte hade tagits med i den ekonomiska motiveringen av tabellen.

(129) Kommissionen ansåg att åtgärden var selektiv eftersom endast flygbolag som använder flygplatsen Frankfurt-Hahn gynnades av 2006 års tabell över flygplatsavgifter, och att den berörda åtgärden snedvred eller riskerade att snedvrida konkurrensen och påverkade handeln mellan medlemsstaterna.

(130) När det gäller 2006 års tabell över flygplatsavgifter ansåg kommissionen därför preliminärt att den kan utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget. Kommissionen fann inte heller några rättsliga grunder för att förklara ett sådant permanent driftsstöd till ett flygbolag förenligt med den inre marknaden.

5. **KOMMENTARER FRÅN TYSKLAND**

(131) Tyskland lämnade in utförliga synpunkter och ekonomiska analyser under loppet av detta förfarande.

5.1 *ALLMÄNNA ANMÄRKNINGAR*

(132) I sina kommentarer lämnade Tyskland först och främst en del bakgrundsinformation om flygplatsen Frankfurt-Hahn. Tyskland vidhöll att syftet med projektet Frankfurt-Hahn-flygplatsen var att det skulle bli ett lönsamt privat företag från det att det omvandlades. Fraport blev strategiskt involverat med tanke på flygplatsens långsiktiga

lönsamhet. Enligt Tyskland har flygplatsen Frankfurt-Hahn blivit en föregångare i Europa med sin affärsmodell baserad på lågprisbolag, en betydligt förenklad infrastruktur och låga kapitalkostnader. Tyskland hävdade dock att den nödvändiga tidsramen för att uppnå positiva driftsresultat i detta slags infrastrukturprojekt är omkring 20 år. Tyskland påpekade att flygplatsen Frankfurt-Hahn visade ett positivt resultat före finansnetto första gången 2006, dvs. redan åtta år efter marknadsinträdet, vilket skulle bevisa dess ekonomiska bärkraft. Enligt Tyskland var flygplatsen Frankfurt-Hahn den snabbast växande flygplatsen i Tyskland.

(133) Tyskland anser dessutom att åtgärderna i fråga om flygplatsen Frankfurt-Hahn endast vidtogs enligt principen om privata investerare i en marknadsekonomi. Tyskland menade att om ett privat företag av samma storlek och i en jämförbar situation också skulle ha gjort finansieringen baserat på kommersiell logik, skulle detta utesluta eventuella fördelar. Tyskland hävdade att kommissionen endast bör bedöma om respektive åtgärd är kommersiellt försvarbar, inte om den utan rimligt tvivel skulle bli framgångsrik. Tyskland hänvisade också till principen om likställdhet mellan offentliga och privata företag, enligt vilken medel som staten erbjuder ett företag enligt marknadsvillkor inte anses utgöra statligt stöd. På det hela taget hade åtgärderna för flygplatsen Frankfurt-Hahn enligt Tyskland beviljats enligt marknadsvillkor, och de marknadsekonomitester som Tyskland lade fram skulle bevisa detta. Tyskland gick sedan in mer i detalj på de allmänna anmärkningarna om de respektive åtgärder som bedömdes i beslutet om att inleda förfarandet från 2008.

5.2 *PÅSTÅTT STATLIGT STÖD SOM BEVILJATS FFHG*

5.2.1 ÅTGÄRD 1: 2001 ÅRS RESULTATÖVERFÖRINGSAVTAL

(134) Tyskland hävdade att reglerna om statligt stöd inte är tillämpliga på 2001 års resultatöverföringsavtal eftersom det ingicks i augusti 1999, dvs. före domstolens dom i målet Aéroports de Paris ([28]) av den 24 oktober 2002. Enligt Tyskland vann tribunalens dom i första instans inte laga kraft förrän efter det att domstolen avgav sin dom, och först när det klargjordes att flygplatser betraktas som företag och därför omfattas av reglerna om statligt stöd. Enligt Tyskland bekräftades detta synsätt senare i domen Leipzig-Halle ([29]).

(135) Tyskland förklarade dessutom att inga statliga medel hade använts. I detta avseende förklarade Tyskland att de förluster som tagits över av Fraport inte belastade statens budget. Tyskland hävdade dessutom att de beslut som fattats av Fraport inte kunde tillskrivas Tyskland, eftersom de offentliga aktieägarna inte kunde utöva ett avgörande inflytande. I detta sammanhang betonade Tyskland att det måste undersökas i varje enskilt fall om ett företags medel faktiskt kontrolleras av staten. Enligt Tyskland var det faktum att en majoritet av aktieägarna var offentliga inte tillräckligt för att förutsätta att 2001 års resultatöverföringsavtal inbegriper statliga medel.

(136) Enligt Tyskland kan inte aktieägarna bestämma hur styrelsen ska agera i ett tyskt aktiebolag, ett *Aktiengesellschaft,* som Fraport. Enligt Tysklands åsikt är Fraport ett oberoende börsnoterat aktiebolag, och offentliga regionala organ utövar inte kontinuerlig kontroll över företagets medel. Tyskland förklarade att enligt paragraf 76 i *Aktiengesetz* (den tyska lagen om aktiebolag, nedan kallad *AktG*) har styrelsen långtgående beslutsbefogenheter, oberoende av aktieägarna. Tyskland hävdade att domstolen i målen Stadtwerke Brixen AG ([30]) och Carbotermo ([31]) redan hade erkänt karaktären hos tyska börsnoterade aktiebolag och det avsevärda oberoende som dessa bolags styrelser åtnjuter gentemot sina aktieägare. I detta avseende kunde de offentliga myndigheterna inte kontrollera Fraports dagliga verksamhet.

(137) I detta avseende förklarade Tyskland att Fraport inte på något sätt ingick i den offentliga förvaltningens strukturer, att Fraport inte var ansvarigt inför Tyskland för sina åtgärder och att företaget inte på något sätt var underställt

([28]) Mål T-128/98, Aéroports de Paris mot kommissionen (REG 2000, II-3929), bekräftad genom domen i mål C-82/01P, Aéroports de Paris mot kommissionen (REG 2002, I-9297).
([29]) Förenade målen T-443/08 och T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG och Flughafen Leipzig-Halle GmbH mot kommissionen (nedan kallad *Leipzig/Halle-domen* (REG 2011, s. II-1311), särskilt punkterna 93–94, fastställd genom dom av den 19 december 2012 i mål C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen och Flughafen Leipzig-Halle mot kommissionen (2012), ännu ej offentliggjord i rättsfallssamlingen.
([30]) Mål C-458/03, Stadtwerke Brixen AG, REG 2005, s. I-08585, punkt 67.
([31]) Mål C-340/04, Carbotermo, REG 2006, s. I-04137, punkt 36 och följande.

den offentliga förvaltningen. Även om Tyskland tillstod att de offentliga aktieägarna deltog i beslutsprocessen vid den allmänna bolagsstämma då 2001 års resultatöverföringsavtal beslutades, hävdade Tyskland att detta inte betydde något mer än att de offentliga aktieägarna hade utövat sina lagstadgade rättigheter och skyldigheter som aktieägare.

(138) Tyskland förklarade dessutom att 2001 års resultatöverföringsavtal inte gav FFHG någon fördel. I detta sammanhang hänvisade Tyskland till det marknadsekonomitest som gjorts av PwC, som ansåg att en privat investerare i en marknadsekonomi också skulle ha ingått avtalet. Dessutom förklarade Tyskland att riskerna och fördelarna med 2001 års resultatöverföringsavtal var jämnt fördelade, och att avtalet även var förnuftigt bolagsskattemässigt sett. Generellt ansåg Tyskland att 2001 års resultatöverföringsavtal var en helt normal åtgärd som en företagskoncern kunde vidta antingen globalt eller som en sektorsinriktad strukturpolitisk åtgärd.

5.2.2 ÅTGÄRD 2: 2001 ÅRS KAPITALÖKNING

(139) Tyskland förklarade att 2001 års kapitalökning var nödvändig eftersom extern finansiering av FFHG:s infrastrukturinvesteringar i alltför hög grad skulle ha belastat dess årsresultat på kort sikt.

(140) Tyskland förklarade att 2001 års kapitalökning beslutades av FFHG:s tillsynsnämnd den 14 december 2001, och ledde till en ändring av FFHG:s bolagsordning den 9 januari 2002. Tyskland bestred därför att reglerna om statligt stöd är tillämpliga på denna åtgärd och hänvisade i detta sammanhang även till sitt resonemang om 2001 års resultatöverföringsavtal (se skäl 134).

(141) Tyskland hävdade dessutom att de medel som investerats av Fraport (19,7 miljoner euro av 27 miljoner euro) inte utgjorde statliga medel eftersom staten inte hade någon kontroll över Fraport. I detta avseende hänvisade Tyskland till sitt resonemang om statliga medel angående 2001 års resultatöverföringsavtal (se skäl 136). Dessutom uppgav Tyskland att kapitalökningen inte heller kunde tillskrivas Tyskland och hänvisade till sina förklaringar om varför 2001 års resultatöverföringsavtal inte kan tillskrivas staten (se skäl 134). Tyskland tillade att FFHG:s aktieägares godkännande av 2001 års kapitalökning inte kunde vara en avgörande faktor för att anse att kapitalökningen kunde tillskrivas staten. Enligt Tysklands åsikt måste åtgärder som vidtas av ett företag som ger eventuellt stöd tillskrivas det företaget, inte det företag som gynnas av stödet. Eftersom FFHG var det företag som gynnades av stödet kan företagets godkännande av kapitalökningen inte innebära att beviljandet av stödet kan tillskrivas Tyskland. Enligt Tyskland kan inte heller Fraports tillsynsnämnds godkännande anses tyda på att stödet kan tillskrivas staten, eftersom tillsynsnämnden vid den tidpunkten redan utgjordes av lika många företrädare för de anställda och aktieägarna, med medbeslutanderätt. Tillsynsnämnden bestod av tio företrädare för de anställda och tio företrädare för aktieägarna.

(142) Tyskland hävdade också att 2001 års kapitalökning inte medförde någon fördel för FFHG. Både Fraport och delstaten Rheinland-Pfalz hade agerat precis som vilken privat investerare i en marknadsekonomi som helst skulle göra i denna fråga.

(143) Tyskland instämde inte i de tvivel som kommissionen uttryckt om marknadsekonomitestet av Fraports beslut om 2001 års kapitalökning. Tyskland lämnade alla begärda ytterligare interna handlingar till kommissionen. Enligt Tyskland grundades Fraports beslut om kapitalökningen 2001 dessutom på en bedömning av åtgärden som utförts av BCG samt två allmänna studier om luftfartstrafikens utveckling som beställts av Fraport. Tyskland betonade att Fraport hade ökat kapitalet efter det att BCG:s bedömning visat att flygplatsen Frankfurt-Hahn inte skulle bli lönsam utan ytterligare anläggnings- och infrastrukturåtgärder. Alla dessa dokument hade beaktats i marknadsekonomitestet.

(144) Med anledning av de tvivel som kommissionen uttryckt angående det marknadsekonomitest som utförts av PwC lämnade Tyskland in en andra bedömning från PwC som tillägg, i syfte att komplettera och förbättra det första marknadsekonomitestet. Samma slutsats dras i den förbättrade bedömningen som i den första, dvs. att marknadsekonomitestet är uppfyllt. Tyskland tillbakavisade kommissionens tvivel om att PwC inte hade bedömt ett tillbakadragande från Fraports sida, och att det utan att känna till kostnaderna för ett tillbakadragande var omöjligt att kontrollera om Fraport hade agerat som en privat investerare i en marknadsekonomi. Tyskland hävdade att kostnaden för ett tillbakadragande inte gjorde någon skillnad i bedömningen. Tyskland påpekade vidare att

Fraport hade övervägt ett tillbakadragande, men att detta inte skulle ha varit möjligt under de närmaste fem åren på grund av 2001 års resultatöverföringsavtal. PwC:s bedömning visade dessutom att investeringarna skulle ge positiva resultat för Fraport på lång sikt.

(145) Efter beslutet om att inleda förfarandet från 2008 lämnade Tyskland även in ett marknadsekonomitest rörande delstaten Rheinland-Pfalz agerande och dess beslut att bidra till kapitalökningen av FFHG med 7,3 miljoner euro. Enligt bedömningen, som även den utfördes av PwC, hade delstaten Rheinland-Pfalz agerat som en privat investerare i en marknadsekonomi eftersom de investeringsåtgärder som beslutades 2001 var nödvändiga, och kapitalökningen var därför kommersiellt försvarbar.

5.2.3 ÅTGÄRD 3: 2004 ÅRS KAPITALÖKNING

(146) Tyskland hävdade att reglerna om statligt stöd inte heller efter domen i målet Aéroports de Paris var tillämpliga på 2004 års kapitalökning. Enligt Tyskland var 1994 års luftfartsriktlinjer i kraft vid den tidpunkten, och enligt dessa riktlinjer var infrastrukturåtgärder på flygplatser inte relevanta för tillämpningen av reglerna om statligt stöd.

(147) Tyskland hävdade att 2004 års kapitalökning, i motsats till kommissionens beskrivning i beslutet om att inleda förfarandet från 2008, överenskoms den 30 mars 2005 och registrerades i handelsregistret den 19 maj 2005. Grundöverenskommelsen om denna kapitalökning härrör dessutom från en överenskommelse från 2002. Tyskland förklarade att enligt detta avtal skulle ett flygplatssystem inrättas mellan Frankfurt am Mains flygplats och flygplatsen Frankfurt-Hahn i enlighet med förordning (EEG) nr 2408/92 ([32]). Enligt Tyskland måste 2004 års kapitalökning bedömas mot denna bakgrund.

(148) Tyskland påpekade att enligt det marknadsekonomitest som lämnades in av PwC och styrktes av kompletterande bedömningar efter beslutet om att inleda förfarandet från 2008, har Fraport, delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen alla agerat som privata investerare i en marknadsekonomi rörande 2004 års kapitalökning. När det gällde resonemanget om Fraport hänvisade Tyskland till sina argument om 2001 års kapitalökning (se skäl 140 och följande). Både i det första och det andra marknadsekonomitestet drog PwC enligt Tyskland slutsatsen att 2004 års kapitalökning och ingåendet av det nya resultatöverföringsavtalet var att betrakta som fördelaktiga för Fraport vid den tidpunkten, såväl kvalitativt som kvantitativt. Detta motiverades enligt Tyskland av PwC:s slutsats att Fraports avkastning på investerat kapital när företaget investerade i FFHG var högre än en alternativ avkastning på en motsvarande kapitalinvestering.

(149) När det gällde delstaten Rheinland-Pfalz hänvisade Tyskland till PwC: s slutsats att delstaten agerade som en privat investerare i en marknadsekonomi skulle ha gjort, eftersom avkastningen på investerat kapital för delstaten, precis som för Fraport, var högre än en jämförbar alternativ investering.

(150) I fråga om delstaten Hessens agerande hävdade Tyskland att de begränsade tillväxtmöjligheterna för flygplatsen i Frankfurt am Main, som bland annat berodde på förbudet mot nattflygningar, gjorde en vidareutveckling av flygplatsen Frankfurt-Hahn nödvändig enligt delstaten Hessen. I annat fall skulle flygplatsen i Frankfurt am Main ha ställts inför allvarliga ekonomiska konsekvenser. Tyskland påpekade att denna utveckling var nödvändig för att helt utnyttja de befintliga tillväxtmöjligheterna med tanke på att flygplatsen Frankfurt-Hahn har tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt, kombinerat med det planerade införandet av flygplatssystemet Frankfurt-Hahn–flygplatsen i Frankfurt am Main. Delstaten Hessens deltagande i kapitalökningen var därför oundvikligt enligt Tyskland.

5.2.4 ÅTGÄRD 4: 2004 ÅRS RESULTATÖVERFÖRINGSAVTAL

(151) Tyskland förklarade att 2004 års resultatöverföringsavtal endast kunde övervägas mot bakgrund av kapitalökningen och ändringarna i aktieägarstrukturen 2004, särskilt eftersom delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen satte upp omfördelningen av FFHG:s aktier som ett villkor för ingåendet av 2004 års resultatöverföringsavtal mellan Fraport och FFHG fram till 2014.

([32]) Rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (EGT L 240, 24.8.1992, s. 8).

(152) Tyskland hänvisade till sitt resonemang angående 2004 års kapitalökning och hävdade att reglerna om statligt stöd inte heller var tillämpliga på 2004 års resultatöverföringsavtal (se skäl 146 och följande).

(153) När det gällde förekomsten av statliga medel hänvisade Tyskland till sina förklaringar om 2001 års resultatöverföringsavtal (se skäl 134 och följande). Enligt Tysklands åsikt utgjorde Fraports medel således inte statliga medel eftersom Fraport inte var föremål för statlig kontroll.

(154) Tyskland hävdade också att det krävdes en majoritet på 75 % för att godkänna 2004 års resultatöverföringsavtal och påpekade att de offentliga aktieägarna endast innehade omkring 70 % av aktierna. De kunde därför inte kontrollera Fraports beslut. Återstående 30 % av aktierna i Fraport utgjordes dessutom av spridda aktieinnehav. Omröstningsresultatet blev 99,992 % positiva röster, så även marknadsinvesterarna röstade för ett antagande av 2004 års resultatöverföringsavtal.

(155) När det gäller förekomsten av en ekonomisk fördel hänvisade Tyskland återigen till förklaringarna angående 2001 års resultatöverföringsavtal (se skäl 137), där Tyskland hävdar att en vinst- och förlustfördelning är en fullständigt normal åtgärd inom en företagskoncern. Enligt PwC skulle vilken privat investerare i en marknadsekonomi som helst dessutom ha fattat samma beslut om att ingå 2004 års resultatöverföringsavtal, eftersom en vinst vid den tidpunkten förväntades från året 2008/2009 och framåt. Tyskland hävdade dessutom att PwC, med anledning av de tvivel som uttryckts av kommissionen, testade åtgärderna ännu en gång i en kompletterande bedömning enligt kvalitativa beräkningar och kom till samma slutsats.

(156) Tyskland hävdade vidare att 2004 års resultatöverföringsavtal var ett villkor för 2004 års kapitalökning, och med tanke på förväntningarna på en positiv utveckling från och med 2008/2009, låg det i Fraports intresse att ingå 2004 års resultatöverföringsavtal på minst fem år. Tyskland förklarade även att Fraport skulle ha fått ta all vinst från FFHG åtminstone fram till den 31 december 2024, och att företaget i ett motsatt scenario kunde säga upp avtalet till den 31 december 2010. Därför hävdade Tyskland att Fraport skulle ha kunnat dra nytta av avtalet till 100 % och styra FFHG:s dagliga verksamhet, trots att företaget endast innehade 65 % av dess aktier. Tyskland ansåg också att marknadsekonomitestet styrks av att de privata investerarna, som utgjorde 30 % av Fraports aktieägare vid den tidpunkten, godkände beslutet.

5.2.5 ÅTGÄRD 5: ERSÄTTNING AV FFHG FÖR SÄKERHETSKONTROLLER

(157) I detta avseende förklarade Tyskland att åtgärden inte inbegrep statliga medel. Tyskland hänvisade till domstolens dom i målet Preussen-Elektra ([33]), och förklarade att statligt stöd endast kan förekomma om betalningar görs av ett offentligt eller privat organ som utsetts eller inrättats av staten. Tyskland förklarade vidare att avgifterna för säkerhetskontrollerna betalades av flygbolagen till delstaten Rheinland-Pfalz, och att de endast vidarebefordrades till FFHG av delstaten som ersättning för de säkerhetskontroller som FFHG utförde för delstatens räkning. Enligt Tyskland ingick avgifterna därför aldrig i delstatens medel i den bemärkelsen.

(158) Tyskland förklarade att enligt § 5 i *Luftsicherheitsgesetz* (lagen om luftfartssäkerhet) är det staten som kontrollerar passagerarna och deras bagage för att skydda luftfartssäkerheten mot terroristattacker. Tyskland hävdade vidare att myndigheterna tar ut avgifter per passagerare för denna verksamhet av flygbolagen. Tyskland förklarade att säkerhetsavgiftens storlek beror på flygplatsens individuella omständigheter, och sträcker sig från 2 euro till upp till 10 euro per passagerare. Vid Frankfurt-Hahn uppgår avgiften till 4,35 euro och är därför lämplig i jämförelse med andra flygplatser.

(159) Denna säkerhetsuppgift kan också överföras av myndigheterna till en flygplatsoperatör, vilket skedde i detta fall, där säkerhetsuppgifterna utförs av FFHG som i sin tur anförtrodde dem till ett externt säkerhetsföretag.

([33]) Mål C-379/98, Preussen-Elektra, REG 2001, s. I-02099, punkt 58.

(160) Tyskland förklarade dessutom att säkerhetsuppgifterna faller inom den offentliga sektorns ansvarsområde och inte utgör en ekonomisk verksamhet.

(161) I detta avseende håller Tyskland med kommissionen om att det inte får förekomma någon överkompensation för de tjänster som utförs av FFHG. Tyskland betonade dock att FFHG inte blev överkompenserat, eftersom företaget måste bära alla kostnader för säkerhetskontrollerna.

5.2.6 ÅTGÄRD 6: DIREKTA BIDRAG FRÅN DELSTATEN RHEINLAND-PFALZ

(162) Tyskland klargjorde att delstaten Rheinland-Pfalz har gjort följande betalningar till FFHG mellan 2001 och 2004. För det första stödde delstaten Rheinland-Pfalz några av FFHG:s infrastrukturinvesteringar och beviljade […] euro till FFHG för detta ändamål 2001. Enligt Tyskland grundades dessa bidrag på beslut som redan fattats under åren 1999 och 2000. Tyskland hävdade att vid den tidpunkt då dessa beslut fattades gällde reglerna om statligt stöd inte flygplatser som företag i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

(163) För det andra uppgav Tyskland att finansieringen av personalkostnader för säkerhetskontrollerna delvis togs över av delstaten Rheinland-Pfalz för åren 2001 (60 % av de totala kostnaderna), 2002 (50 %), 2003 (40 %) och 2004 (30 %).

(164) För det tredje tillstod Tyskland att delstaten Rheinland-Pfalz hade samfinansierat två vetenskapliga undersökningar som hade beställts av FFHG, men som enligt Tyskland huvudsakligen var i allmänhetens intresse. Tyskland uppgav att delstaten Rheinland-Pfalz hade subventionerat 90 % av de totala kostnaderna för den första undersökningen om de regionala ekonomiska effekterna av flygplatsen Frankfurt-Hahn, och den andra undersökningen om utvecklingspotentialen för flygfraktverksamhet till 70 % av de totala kostnaderna. Tyskland hävdade att delstaten Rheinland-Pfalz endast hade beviljat dessa bidrag på grund av sitt eget intresse i undersökningarna, och att delstaten lika gärna själv kunde ha beställt dem. Tyskland förstod inte hur FFHG kunde ha fått en fördel genom denna delvisa finansiering eftersom undersökningarna ligger i allmänhetens intresse, och inte heller hur finansieringen skulle kunna snedvrida konkurrensen. Undersökningarna var visserligen av intresse för FFHG, men företaget hade också bidragit ekonomiskt till dem.

5.3 *EVENTUELLT STATLIGT STÖD SOM FFHG BEVILJAT RYANAIR OCH ALLA ANDRA FLYGBOLAG MED PASSAGERARTRANSPORT*

5.3.1 ÅTGÄRD 7: 1999 ÅRS AVTAL MED RYANAIR

(165) När det gäller 1999 års avtal med Ryanair påpekade Tyskland generellt att flygplatsen Frankfurt-Hahn från början byggt mycket grundläggande infrastruktur för att kunna vara en kostnadseffektiv och innovativ partner för lågprisflygbolag. Enligt Tyskland är så kallade baskunder även på andra europeiska flygplatser den naturliga drivkraften för flygplatsens initiala utveckling. För flygplatsen Frankfurt-Hahn var baskunden, dvs. den kund genom vilken flygplatsen kunde få fotfäste på marknaden, Ryanair.

(166) Tyskland hävdade att när det första avtalet med Ryanair ingicks var flygplatser för lågprisflygbolag fortfarande något nytt. Genom detta avtal fick Ryanair därför incitament att börja flyga till den sällan trafikerade flygplatsen Frankfurt-Hahn. Tyskland förklarade att tack vare att ett så stort flygbolag knöts till flygplatsen Frankfurt-Hahn kunde den ingå flera avtal med andra flygbolag (principen att fler företag följer efter). Genom den så kallade dominoeffekten ledde detta i slutändan även till ökade vinster för icke-luftfartsbaserade verksamheter.

(167) Med tanke på denna dynamik hävdade Tyskland att flygbolag som Ryanair hade stort marknadsinflytande, eftersom många andra små flygplatser försökte ingå avtal med Ryanair vid den aktuella tidpunkten.

(168) Tyskland förklarade dessutom att inga statliga medel beviljades genom 1999 års avtal med Ryanair. Tyskland hävdade vidare att det avtalsmässiga förhållandet mellan flygplatsoperatören och flygbolaget inte gav flygbolaget någon fördel. Enligt Tysklands åsikt kunde ansvaret för ingåendet av detta avtal endast tillskrivas styrelsen, eftersom ingåendet av 1999 års avtal med Ryanair omfattades av den dagliga verksamheten och tillsynsnämnden inte hade fattat något beslut i frågan. Enligt Tysklands mening kan kommissionen inte anse att ingåendet av 1999

års avtal med Ryanair kan tillskrivas Tyskland eftersom tillsynsnämnden inte gjorde något för att förhindra det. Enligt Tyskland omfattas inte sådana åtgärder av tillsynsnämndens ansvar och arbetsuppgifter. De kriterier som anges av domstolen i Stardust Marine-målet skulle dessutom ledas *ad absurdum* om det faktum att tillsynsmyndigheten för ett offentligägt företag *inte* agerade skulle vara tillräckligt för att dra slutsatsen att åtgärden kan tillskrivas staten. Enligt Tyskland kunde avtalet därför inte på något sätt tillskrivas staten.

(169) Tyskland hävdade dessutom att 1999 års avtal med Ryanair inte gav Ryanair någon fördel eftersom vilken privat investerare i en marknadsekonomi som helst också skulle ha ingått ett sådant avtal. Tyskland betonade särskilt att avtalet, i motsats till vad kommissionen hävdade i sitt beslut om att inleda förfarandet från 2008, inte medförde några förluster utan tvärtom gav enorma intäkter som långt överskred kostnaderna.

(170) I detta avseende betonade Tyskland att flygplatsen Frankfurt-Hahn tillämpade ”single till”-principen, enligt vilken intäkter från luftfartsverksamhet och icke-luftfartsbaserade verksamheter flödar till en enda pool (”single till”). Enligt Tyskland måste därför intäkter från flygningar och andra intäkter som genereras av flygbolagen och dess passagerare på flygplatsen beaktas. Såsom Tyskland förklarat tidigare drog PwC slutsatsen att en privat investerare i en marknadsekonomi med en långsiktig strategi skulle ha ingått 1999 års avtal med Ryanair, särskilt med tanke på flygplatsen Frankfurt-Hahns situation 1999. Enligt Tyskland hade flygplatsen Frankfurt-Hahn vid den tidpunkten höga fasta kostnader för underhållet av luft- och markinfrastrukturen, samtidigt som utnyttjandet av flygplatsens kapacitet var lågt. Tyskland hävdade därför att möjligheten att generera ytterligare passagerarvolym var en chans att begränsa förlusterna och förvärva kunder med tillväxtpotential.

(171) Tyskland anser att de kostnader som beslutats före ingåendet av avtalet, t.ex. kostnaderna för flygplatsens allmänna infrastruktur och förvaltning (med andra ord de kostnader som uppstod oavsett 1999 års avtal med Ryanair) inte bör ingå i lönsamhetsanalysen av 1999 års avtal med Ryanair, och PwC stöder Tysklands åsikt i denna fråga. Tyskland hävdade i synnerhet att det endast var möjligt för en flygplats med ett befintligt nätverk av kunder att få kunderna att delvis bära kostnader för infrastrukturåtgärder, och att flygplatsen Frankfurt-Hahn inte befann sig i en sådan position.

(172) Tyskland hävdade dessutom att om de faktiska kostnaderna för att anlägga den nya terminalen skulle beaktas, måste åtminstone den förutsedda passagerarvolym som Ryanair skulle genera också beaktas. Tyskland ansåg att en avskrivningsperiod på 25 år då skulle vara lämplig, vilket skulle innebära en avskrivning på […] euro per år. Även i händelse av en avskrivningsperiod på 15 år, vilket föreslogs av kommissionen, hävdade Tyskland att detta skulle innebära en avskrivning på […] euro per år, så att den övergripande nollresultatanalysen fortfarande skulle vara positiv. Med tanke på tidpunkten för inledandet av den berörda verksamheten vid flygplatsen Frankfurt-Hahn ansåg Tyskland att detta skulle ha varit tillräckligt för en privat investerare i en marknadsekonomi att ingå avtalet.

5.3.2 ÅTGÄRD 8: 2001 ÅRS TABELL ÖVER FLYGPLATSAVGIFTER

(173) Enligt Tyskland kan inte 2001 års tabell över flygplatsavgifter anses utgöra statligt stöd. Tyskland hävdade att inga statliga medel beviljades och hänvisar i detta avseende till sina förklaringar rörande 1999 års avtal med Ryanair (se avsnitt 5.3.1, särskilt skäl 167). Tyskland uppgav att 2001 års tabell över flygplatsavgifter hade genererat intäkter för FFHG, och att det varken var nödvändigt eller möjligt att tabellen över flygplatsavgifter skulle täcka alla kostnader som FFHG ådragit sig. För att detta ska ske måste intäkterna från icke-luftfartsbaserade verksamheter enligt Tyskland även beaktas enligt ”single till”-metoden (se skäl 169).

(174) Tyskland bestred även att åtgärden kunde tillskrivas staten eftersom flygplatsavgifterna godkänts av delstaten Rheinland-Pfalz transportavdelning. Detta godkännande innebar inget ekonomiskt eller politiskt beroende, utan var helt enkelt en lagstadgad formalitet som krävs enligt tysk lag och som varje flygplats, vare sig den är offentligägd eller inte, måste uppfylla enligt lagen. Syftet med lagen är att skydda flygbolagen mot eventuellt missbruk av flygplatsens monopolistiska befogenhet att fastställa priser för flygplatsens användning.

(175) Tyskland hävdade dessutom att ingen fördel beviljades flygplatsen Frankfurt-Hahn genom 2001 års tabell över flygplatsavgifter. Tyskland höll med kommissionen om att resultaten av marknadsekonomitestet för 2002 års avtal med Ryanair, som grundas på 2001 års tabell över flygplatsavgifter och innehåller bestämmelser om ett ytterligare marknadsföringsstöd, kan tjäna som riktmärke. Eftersom marknadsekonomitestet är positivt för 2002 års avtal med Ryanair, hävdade Tyskland på denna grundval att inget annat resultat kan vara tillämpligt på 2001 års tabell över flygplatsavgifter. När det gäller de tvivel som kommissionen uttryckt angående marknadsekonomitestet hänvisade Tyskland till sitt resonemang om marknadsekonomitestet för 2002 års avtal med Ryanair (se skäl 178 och följande).

(176) Tyskland förklarade dessutom uttryckligen att man inte instämde i kommissionens selektivitetsbedömning av 2001 års tabell över flygplatsavgifter. Tyskland hävdade att 2001 års tabell över flygplatsavgifter var av allmän natur och gällde alla flygbolag som använder flygplatsen, och att den därför varken kunde vara selektiv eller specifik. Enligt Tyskland innehöll 2001 års tabell över flygplatsavgifter inga differentieringar som kunde ge ett flygbolag en fördel framför ett annat, och den innehöll inte heller någon form av rabattsystem. Tyskland ansåg därför att inget flygbolag gavs en selektiv fördel.

(177) När det gäller 2001 års tabell över flygplatsavgifter hävdade Tyskland slutligen att tabellen överensstämde med marknaden och att den som sådan inte kunde snedvrida konkurrensen mellan flygplatser eller på den inre marknaden.

5.3.3 ÅTGÄRD 9: 2002 ÅRS AVTAL MED RYANAIR

(178) I motsats till beslutet om att inleda förfarandet från 2008 ansåg Tyskland att 2002 års avtal med Ryanair inte ledde till förluster, utan i stället utgjorde en inkomstkälla för FFHG. När det gällde frågan om huruvida 2002 års avtal med Ryanair kunde tillskrivas staten samt användning av statliga medel hänvisade Tyskland till sina förklaringar rörande 1999 års avtal med Ryanair (se skäl 167 och följande). Tyskland tillade dessutom att vid tidpunkten för ingåendet av avtalet 2002 innehades FFHG:s aktier redan främst av Fraport, vars medel inte utgör statliga medel och vars åtgärder inte kan tillskrivas staten, vilket Tyskland redan påpekade i samband med 2001 års resultatöverföringsavtal (se skäl 134 och följande).

(179) Enligt Tyskland dominerades FFHG:s tillsynsnämnd, som godkände ingåendet av 2002 års avtal med Ryanair, inte av staten. I detta avseende hävdade Tyskland att presentationen av ledamöterna av FFHG:s tillsynsnämnd i skäl 18 i beslutet om att inleda förfarandet från 2008 var felaktig. Tyskland uppgav att enligt FFHG:s bolagsordning hade Fraport sex företrädare och delstaten Rheinland-Pfalz åtta, varav tre var företrädare för lokala myndigheter. Enligt Tyskland hade ledamöterna dock olika röstantal, och majoriteten av rösterna innehades alltid av det privata företaget Fraport. Detta berodde på att Fraports företrädare hade tolv röster var, medan företrädarna för delstaten endast hade fem röster var och företrädarna för de lokala myndigheterna bara hade en enda röst. Enligt Tyskland hade Fraport således 72 röster, medan företrädarna för delstaten och de lokala myndigheterna endast hade 28 röster. Eftersom tillsynsnämnden beslutar med enkel majoritet ansåg Tyskland att det inte skulle ha varit möjligt att ingå 2002 års avtal med Ryanair utan Fraports röster, och att ingåendet av avtalet därför inte kan tillskrivas staten.

(180) Tyskland tillbakavisade dessutom kommissionens tvivel när det gällde förekomsten av en fördel samt det marknadsekonomitest som lämnats in av PwC i denna fråga. Tyskland hävdade att siffran […] passagerare per flygning inte var överskattad, eftersom […] % av Ryanairs flygningar redan 2002 skedde med en Boeing 737–800 och den genomsnittliga passagerarbeläggningen för dessa flygningar var […] %, vilket innebär att antalet passagerare per plan faktiskt var i genomsnitt […] per Ryanairflygning. Tyskland ansåg därför att uppskattningen av ett passagerarantal på […] var rimlig, och inte för hög, särskilt med tanke på att FFHG hade tagit hänsyn till att Ryanairs byte från 737-200 till Boeing 737-800 skulle ske mycket snabbt.

(181) När det gällde kommissionens tvivel rörande kostnaden för flygplatsens allmänna infrastruktur och förvaltning, hänvisade Tyskland till sitt resonemang om 1999 års avtal med Ryanair (se skäl 171 och följande). I fråga om åtgärdens selektivitet hänvisade Tyskland till sina anmärkningar om 2001 års tabell över flygplatsavgifter (se skäl 176).

5.3.4 ÅTGÄRD 10: 2005 ÅRS AVTAL MED RYANAIR

(182) När det gällde frågan om statliga medel och om åtgärden kunde tillskrivas staten hänvisade Tyskland till sina anmärkningar om 1999 och 2002 års avtal med Ryanair (se skäl 167 och följande samt skäl 178 och följande). Tyskland förklarade dessutom att FFHG:s tillsynsnämnd vid den tidpunkt då 2005 års avtal med Ryanair ingicks var sammansatt på ett sådant sätt att de offentliga myndigheterna inte kunde utöva ett avgörande inflytande över besluten. Vid den tidpunkten hade Fraport 156 röster, medan delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen hade 42 röster var. Tyskland hävdade därför att staten inte kunde utöva ett avgörande inflytande, eftersom den endast innehade 84 av de 240 rösterna.

(183) Tyskland ansåg dessutom att Ryanair inte gavs någon fördel genom detta avtal. Tyskland förklarade att PwC, i motsats till kommissionens antagande i beslutet om att inleda förfarandet från 2008, hade fått alla relevanta siffror, eftersom det annars inte hade kunnat utföra detta omfattande, neutrala och oberoende marknadsekonomitest. Tyskland tillbakavisade dessutom kommissionens tvivel om att de investeringar som föranletts av Ryanair inte hade fördelats på lämpligt sätt. Tyskland uppgav att PwC hade gjort en andra utvärdering i sin kompletterande bedömning, där det förklarades att den största delen av kostnaderna rörde allmänna investeringar som flygplatsen gjorde oberoende av de tjänster som den tillhandahöll Ryanair. När det gäller frågan om huruvida kostnaderna föranleds av behandlingen av Ryanairs passagerare fördelas dessa kostnader enligt Tyskland till Ryanair.

(184) Tyskland tillbakavisade också kommissionens tvivel om huruvida det påföljdssystem som infördes genom 2005 års avtal med Ryanair var effektivt. Tyskland uppgav att detta påföljdssystem avspeglar ett agerande som överensstämmer med marknaden. Tyskland hävdade att ytterligare påföljder förutom de påföljder som överenskommits skulle ha varit både onödigt och olämpligt eftersom Ryanair inte hade ensamrätt att använda flygplatsen och för att även Ryanair tog på sig en risk.

(185) Tyskland förklarade dessutom att avtalet inte utgjorde en selektiv åtgärd eftersom de överenskomna flygplatsavgifterna grundades på 2006 års allmänna tabell över flygplatsavgifter. Tyskland hävdade också att de eventuella förluster som FFHG ådrog sig inte uppkom till följd av 2005 års avtal med Ryanair, utan var följden av nödvändiga investeringar i flygplatsen Frankfurt-Hahn, medan de investeringar som Ryanair föranlett täcktes av de intäkter som genererades av 2005 års avtal med Ryanair.

5.3.5 ÅTGÄRD 11: 2006 ÅRS TABELL ÖVER FLYGPLATSAVGIFTER

(186) När det gäller 2006 års tabell över flygplatsavgifter hävdade Tyskland generellt att dessa flygplatsavgifter endast hade beräknats på grundval av ekonomiska överväganden, med hänsyn till flygplatsen Frankfurt-Hahns affärsmodell som flygplats för lågprisflygbolag, dvs. med förväntningen att driftskostnaderna skulle täckas på kort sikt och en hållbar vinst skulle genereras på lång sikt.

(187) När det gäller frågan om statliga medel och om åtgärden kan tillskrivas staten hänvisade Tyskland till sitt resonemang angående 1999, 2002 och 2005 års avtal med Ryanair (se skäl 167 och följande, skäl 178 och följande och skäl 182 och följande) samt i fråga om 2001 års tabell över flygplatsavgifter (se skäl 173 och följande).

(188) Tyskland hävdade att ingen fördel beviljades Ryanair genom 2006 års tabell över flygplatsavgifter. För det första motiverade Tyskland de olika passageraravgifter som togs fram för att skapa incitament för lågprisflygbolag, samtidigt som flygplatsens driftskostnader täcktes. Tyskland hävdade att sänkningar enligt passagerarvolym är en vanlig strategi för nationella och internationella flygplatser, vilket domstolen redan godtagit. När sådana volymbaserade sänkningar godkänns måste de motiveras på grundval av objektiva och icke-diskriminerande kriterier, vilket enligt Tyskland var fallet för flygplatsen Frankfurt-Hahn. Eftersom gränsen för att erhålla rabatter var mycket låg, nämligen 100 000 passagerare per år, stödde rabatterna också mindre flygbolag.

(189) För det andra hävdade Tyskland att den ekonomiska motiveringen av flygplatsavgifterna byggde på ”single till”-metoden, och hänvisade till sina anmärkningar om 1999 års avtal med Ryanair (se skäl 169). Tyskland motiverade också differentieringen efter turnaroundtider (nedan kallade *TRT*) på under eller över 30 minuter genom att förklara att en TRT på över 30 minuter i själva verket är mer kostnadsintensiv. Tyskland förklarade dessutom att även om flygplatsavgifterna inte täckte 100 % av kostnaderna skulle en privat investerare i en marknadsekonomi ändå ha valt denna kostnadstabell eftersom det inte var möjligt att uppnå kostnadstäckning

för en infrastruktur som en flygplats på så kort tid. FFHG förväntade sig emellertid att fler passagerare skulle genereras genom 2006 års tabell över flygplatsavgifter och att fullständig kostnadstäckning skulle uppnås 2008. Enligt den bedömning som PwC gjorde av denna tabell över flygplatsavgifter var den ekonomiskt realistisk vid den tidpunkt då flygplatsavgifterna infördes, vilket även bekräftades av PwC:s kompletterande bedömning.

(190) När det gäller det marknadsföringsstöd som beviljades enligt 2006 års tabell över flygplatsavgifter hävdade Tyskland att detta stöd i själva verket inte utgör en integrerad del av tabellen. Tyskland hävdade också att vilken privat investerare i en marknadsekonomi som helst skulle ha tillhandahållit samma marknadsföringsstöd, eftersom öppnandet av en ny flyglinje är förknippat med höga ekonomiska risker. Detta stöd ges endast nya erbjudanden om flyglinjer, dvs. flyglinjer som inte har betjänats alls eller inte betjänats under de senaste 24 månaderna. Stödbeloppet grundas på antalet avresande passagerare som betjänas under ett år. Kriterier såsom tillfälliga flyglinjer som erbjuds vid flygplatsen Frankfurt-Hahn, veckoanslutningar och varaktigheten av löpande flygtrafik säkerställer att stödet faktiskt leder till att flygbolagen utökar sitt flyglinjenät.

(191) Tyskland hävdade att marknadsföringsstödet inte kan betraktas som en ensidig prestation från flygplatsens sida. Enligt Tyskland ökar reklamen för nya flyglinjer flygplatsens vinst, eftersom högre passagerarantal skapar högre intäkter från icke-luftfartsbaserade verksamheter. Tyskland förklarade dessutom att stödbeloppen hade fastställts baserat på rimliga överväganden.

(192) Tyskland tillbakavisade också kommissionens tvivel på att riskerna i samband med marknadsföring var högre för flygbolag som ännu inte är aktiva på flygplatsen Frankfurt-Hahn. Tyskland hävdade att marknadsföringskostnaderna är högre för flygbolag med högre passagerarantal som erbjuder ett attraktivt flyglinjenät, vilket i sin tur motiverar ett högre marknadsföringsstöd från flygplatsen, även med tanke på att fler passagerare ökar flygplatsens vinster. I alla händelser utgör stödet inte mer än en tredjedel av de faktiska marknadsföringskostnaderna, vilket utesluter all diskriminering mellan flygbolag som redan betjänar flygplatsen Frankfurt-Hahn och andra flygbolag. Tyskland resonerade dessutom som så att större flygbolag vanligen har en större marknadsföringsbudget, så det stöd som ges blir faktiskt lägre i förhållande till hela budgeten än för ett mindre flygbolag.

(193) Tyskland hävdade avslutningsvis att det marknadsekonomitest som utförts av PwC visade att marknadsföringsstödet gavs på ett sätt som överensstämmer med marknaden.

(194) När det gäller åtgärdens selektiva natur och snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden hänvisade Tyskland till sina anmärkningar rörande 2001 års tabell över flygplatsavgifter (se skäl 176 och följande).

(195) Tyskland hävdade således att 2006 års tabell över flygplatsavgifter inte inbegrep statligt stöd. Om kommissionen skulle fastställa att flygplatsavgifterna utgjorde statligt stöd hävdade Tyskland i så fall att stödet var förenligt med den inre marknaden.

5.4 *ÅTGÄRDERNAS FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN*

5.4.1 FÖRENLIGHET AV INVESTERINGSSTÖD FÖR ATT FINANSIERA FLYGPLATSENS INFRASTRUKTUR

(196) Om åtgärderna 1–6 skulle anses inbegripa statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget ansåg Tyskland, i den mån åtgärderna syftade till att finansiera flygplatsinfrastruktur på flygplatsen Frankfurt-Hahn, att stödet kunde anses förenligt på grundval av artikel 107.3 i fördraget och 2005 års luftfartsriktlinjer.

5.4.1.1 ***Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse***

(197) När det gäller väl avgränsade mål av gemensamt intresse hävdade Tyskland att finansieringen av flygplatsinfrastruktur på flygplatsen Frankfurt-Hahn alltid hade som mål att förbättra den regionala ekonomiska strukturen i den ekonomiskt underutvecklade och glest befolkade regionen Hunsrück.

(198) Tyskland uppgav i detta avseende för det första att målet med stödet till FFHG var att vända den svaga strukturella ekonomin i regionen Hunsrück. Tyskland påstod att flygplatsen Frankfurt-Hahn omges av en rad områden som betraktas som distrikt i behov av stöd inom ramen för *Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"* ([34]), en uppgift som delas mellan den federala regeringen och delstatsregeringarna. I detta avseende hävdade Tyskland att de fyra distrikt som omger flygplatsen, nämligen Landkreis Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell och Rhein-Hunsrück-Kreis, i genomsnitt endast är hälften så tätbefolkade som resten av delstaten Rheinland-Pfalz. Tyskland påpekade att för de distrikt vars ekonomi präglas av små och medelstora företag är sysselsättning det viktigaste skyddet mot fortsatt ekonomisk nedgång i den regionala ekonomin och att flygplatsen Frankfurt-Hahn spelar en viktig roll som arbetsgivare och kund.

(199) För det andra hävdade Tyskland att flygplatsen Frankfurt-Hahn spelar en viktig roll för den strategiska utvecklingen av inkommande (~ 33 % av passagerarna, vilket motsvarade ungefär 1 miljon passagerare 2005) och utgående turism (~ 67 % av passagerarna) för delstaten Rheinland-Pfalz. Tyskland uppgav att 88 % av passagerarna stannar flera nätter i området. Tyskland hävdade att de turister som anlände till flygplatsen Frankfurt-Hahn gav upphov till ungefär 5,7 miljoner övernattningar 2005 ([35]). Enligt Tyskland fortsatte antalet övernattningar att stiga. Under 2011 välkomnade delstaten Rheinland-Pfalz 8,2 miljoner gäster, vilket gav upphov till 21,5 miljoner övernattningar. Tyskland påpekade att framför allt antalet gäster från öst- och sydeuropeiska länder har ökat, och att det går en mängd flygningar från dessa länder till flygplatsen Frankfurt-Hahn. Enligt Tyskland har detta resulterat i att turismen i delstaten Rheinland-Pfalz har hjälpt till att skapa omkring 198 000 arbetstillfällen. Tyskland förklarade att de katalyserade inkomst- och sysselsättningseffekterna främst beror på inkommande turism, som flygplatsen Frankfurt-Hahn spelar en central roll för som en inkörsport för turister, såväl till regionen Hunsrück som till hela Rheinland-Pfalz. Tyskland uppgav att mellan 1990 och 2001 ökade antalet turister med 70 % för regionen Hunsrück och med 35 % för Rheinland-Pfalz. Enligt Tyskland ökade antalet utländska turister till regionen Hunsrück under samma period med 163 %. Eftersom 88 % av de turister som anländer till Frankfurt-Hahn stannar åtminstone en natt, och eftersom fler än 80 % till och med stannar två till tio dagar, genererar de inkomster på 133,7 miljoner euro per år. Tyskland hävdade dessutom att den utgående turismen (67 %) också genererar inkomster för flygplatsen Frankfurt-Hahn genom icke-luftfartsbaserade intäkter.

(200) För det tredje uppgav Tyskland att flygplatsen Frankfurt-Hahn, om all verksamhet på flygplatsen räknas in, skapade 3 063 arbetstillfällen i regionen Hunsrück 2012, varav 74 % var heltidstjänster. Enligt Tyskland bor 90 % av dessa anställda dessutom i regionen. Tyskland hävdade vidare att flygplatsen Frankfurt-Hahn bidrar till att förhindra att ung, välutbildad personal flyttar till andra regioner och förhindrar att regionens lokalsamhällen och deras infrastruktur drabbas av ekonomisk och social nedgång. Tyskland påpekade dessutom att flygplatsen Frankfurt-Hahn inte bara ger dessa direkta arbetsmarknadseffekter utan även har avsevärda indirekta effekter tack vare ett ökat antal ekonomiska aktiviteter och turistaktiviteter. I detta avseende hänvisade Tyskland till positiva bieffekter för regionen, nämligen lägre arbetslöshet och fler skattebetalare, vilket bidrar till att garantera att regionens kommuner har ekonomiska medel för att kunna stödja den lokala ekonomin. Totalt skapades omkring 11 000 arbetstillfällen i hela Rheinland-Pfalz tack vare inkommande turism.

(201) Tyskland hävdade att Frankfurt-Hahns finansieringsstruktur också har bidragit till att nå det väl avgränsade målet av gemensamt intresse som handlar om att bekämpa flygtrafikstockningar på de större navflygplatserna i EU. I detta avseende påpekade Tyskland att flygplatsen i Frankfurt am Main tidigare konstant har överskridit sin kapacitet. Tyskland hävdade att flygplatsen Frankfurt-Hahn, särskilt mot bakgrund av sitt tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt, därför bidrog till målet att tillhandahålla extra kapacitet för att avlasta Frankfurt am Mains flygplats.

(202) Tyskland hävdade dessutom att stödet till flygplatsen Frankfurt-Hahn även tjänar det mål av gemensamt intresse som innebär att unionsmedborgarnas rörlighet ska öka. I detta avseende påpekade Tyskland att flygplatsen Frankfurt-Hahn är den enda tyska flygplats som erbjuder direktflyg till Kaunas (Lettland), Kerry (Irland), Kos (Grekland), Montpellier (Frankrike), Nador (Marocko), Plovdiv (Bulgarien), Pula (Kroatien), Rhodos (Grekland), Santiago de Compostela (Spanien) och Volos (Grekland). Enligt Tyskland bidrar flygplatsen Frankfurt-Hahn till rörligheten i arbetslivet för ungdomar, som till ett lågt pris kan nå regionen Hunsrück och Rheinland-Pfalz. På

([34]) Gemeinschaftsaufgabe *"Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW) Gesetz* av den 6 oktober 1969 (BGBl. I, s. 1861), som senast ändrades genom artikel 8 i lagen av den 7 september 2007 (BGBl. I, s. 2246).

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

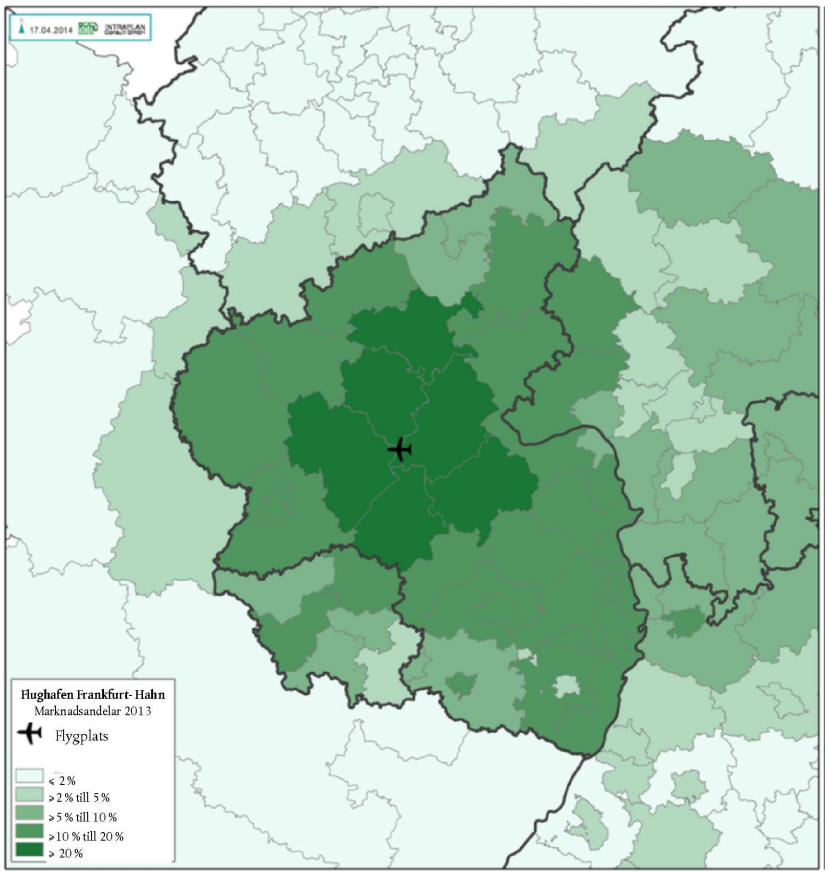
samma sätt påpekade Tyskland att de välrenommerade universiteten och högskolorna i Koblenz, Mainz, Kaiserslautern, Trier, Wiesbaden, Mannheim, Bonn osv., som i de flesta fall är avgiftsfria, nu är lättillgängliga för studenter från hela Europa.

(203) Tyskland hävdade dessutom att det även är av gemensamt intresse att Hunsrück och de omgivande regionerna i Rheinland-Pfalz har förbindelser med andra randområden, t.ex. Limerick, vilket redan har förverkligats i form av partnerskap mellan städer. Som världens fjärde största ekonomi förklarade Tyskland att man inte enbart koncentrerar sig på förbindelserna med de största europeiska navflygplatserna, utan även på att förbinda regioner med varandra. Enligt Tyskland är det viktigt för Europa att minska beroendet av de största navflygplatserna som Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol eller Frankfurt am Main, eftersom detta inte bara kommer att innebära mer direktförbindelser, utan även kommer att öka säkerheten, särskilt för frakttrafiken eftersom regionala flygplatser i lägre utsträckning ställer in flygningar på grund av väder, strejker, terrorism eller andra risker som innebär inställda flyg.

(204) Tyskland betonade slutligen att närheten till Zweibrückens flygplats inte innebär att två flygplatser betjänar samma upptagningsområde, eftersom det är 127 kilometer mellan flygplatsen Frankfurt-Hahn och Zweibrückens flygplats. Enligt Tyskland innebär detta avstånd en restid på 1 timme och 27 minuter med bil eller cirka 4 timmar med tåg. Tyskland hävdade därför att ingen förnuftig arbetstagare, frakttransportör eller turist som ska resa från regionen Hunsrück skulle åka till Zweibrückens flygplats i stället för till flygplatsen Frankfurt-Hahn för att nå sin slutdestination. Tyskland hävdade dessutom att passagerar- och frakttrafiken under perioden 2005–2012 inte tyder på någon substitutionseffekt mellan flygplatserna. Enligt Tyskland kommer flygplatsen Frankfurt-Hahns största marknadsandelar från regionen Hunsrück-Mosel-Nahe (se figur 5).

Figur 2

Flygplatsen Frankfurt-Hahns marknadsandelar av passagerarflygtrafiken 2013 ([36])



([36]) Synpunkter från Tyskland, september 2014.

5.4.1.2 ***Infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det uppsatta målet***

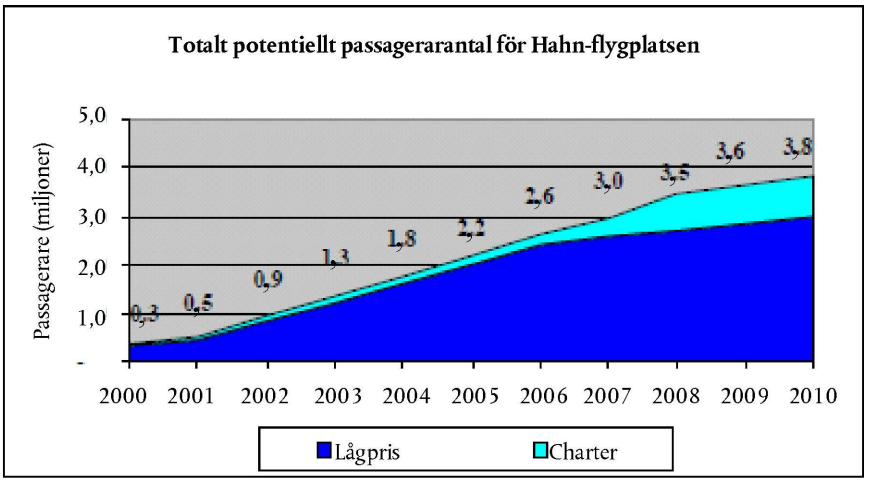
(205) Tyskland betonade att de finansierade investeringarna var nödvändiga och proportionerliga i förhållande till målet av gemensamt intresse (se skäl 197 och följande). Enligt Tyskland gjordes investeringarna utifrån de behov som fanns, och flygplatsen behövde den infrastruktur som byggdes för att kunna garantera anslutbarhet och göra det möjligt för regionen att utvecklas samt avlasta Frankfurt am Mains flygplats. Tyskland påpekade att infrastrukturen inte var oproportionerlig eller för stor för flygplatsens behov. Tyskland ansåg därför att detta förenlighetsvillkor var uppfyllt.

5.4.1.3 ***Infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt***

(206) Tyskland konstaterade att innan beslutet att bygga ut flygplatsens infrastruktur fattades lät Fraport göra trafikprognoser för att avgöra vilken trafikpotential flygplatsen Frankfurt-Hahn hade. Tyskland överlämnade dessa prognoser som luftfartsexperter utarbetat för Fraports räkning. I figur 3, figur 4 och figur 5 sammanfattas resultaten av en av dessa undersökningar om den förväntade utvecklingen av passagerar- och frakttrafiken på flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 2000–2011.

Figur 3

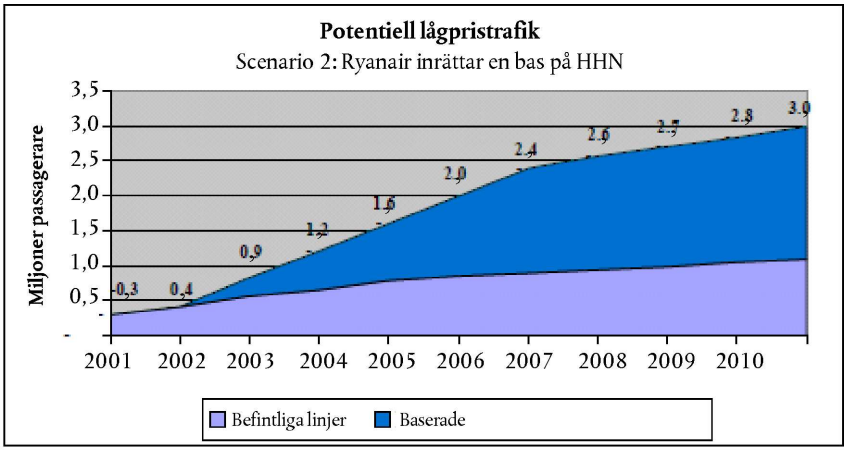
Totalt antal potentiella passagerare på flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 2000–2010



Källa: SH&E

Figur 4

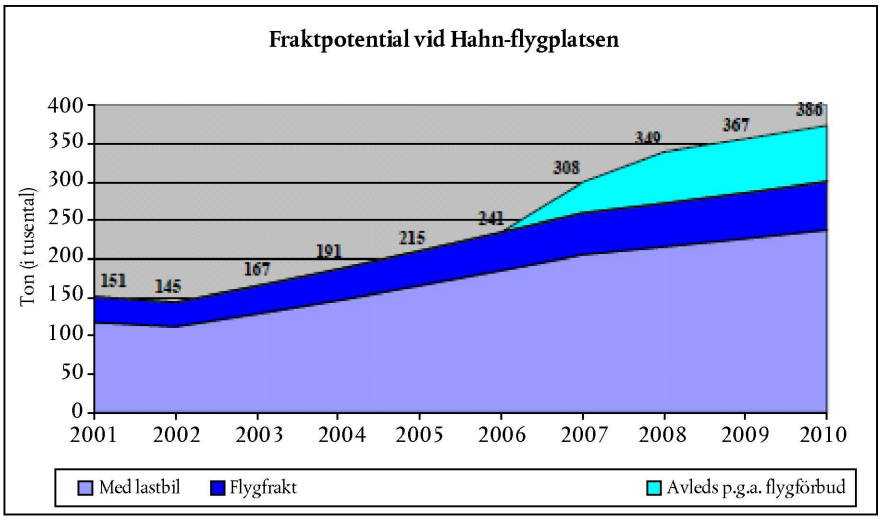
Potentiell passagerartrafik med lågprisflygbolag (under förutsättning att Ryanair inrättar en bas) vid flygplatsen Frankfurt-Hahn 2001–2011



Källa: SH&E

Figur 5

Total potentiell frakttrafik på flygplatsen Frankfurt-Hahn under perioden 2001–2010



Källa: SH&E

5.4.1.4 ***Likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen***

(207) Enligt de upplysningar som Tyskland har lämnat har alla potentiella användare av infrastrukturen tillgång till flygplatsen på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor. Tyskland konstaterade att de flygplatsavgifter som betalas för denna infrastruktur baserades på en affärsmässigt motiverad differentiering och att tabellen över flygplatsavgifter var tillgänglig för alla potentiella användare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

5.4.1.5 ***Handeln påverkas inte i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset***

(208) För det första hävdade Tyskland att det inte finns några substitutionseffekter mellan flygplatsen Frankfurt-Hahn och andra flygplatser i upptagningsområdet, t.ex. flygplatserna i Zweibrücken och Frankfurt am Main. Enligt Tyskland får stödet till FFHG inte några otillbörliga negativa effekter på konkurrensen med dessa flygplatser, varken när det gäller passagerar- eller frakttrafiken. Enligt Tyskland har lågprisbolagen de senaste åren i allt högre utsträckning faktiskt varit tvungna att öka antalet flygningar till de största navflygplatserna, eftersom de traditionella flygbolagen har sänkt sina priser och börjat ta sig in på lågprismarknaden. I detta avseende konstaterade Tyskland att trycket att konkurrera med navflygplatserna om fritidsresenärerna har ökat för regionala flygplatser som Frankfurt-Hahn. Tyskland drog därför slutsatsen att det ekonomiska stöd som getts inte har medfört några otillbörliga negativa effekter på konkurrensen, utan tvärtom har visat sig lämpligt för att bidra till flygplatsens omvandling mot en stabil affärsmodell i framtiden.

(209) För det andra hävdade Tyskland att den omständigheten att Fraport, innan detta företag inledde sin verksamhet på flygplatsen Frankfurt-Hahn, redan drev Frankfurt am Mains flygplats, visar att inga substitutionsrörelser från Frankfurt am Mains flygplats till flygplatsen Frankfurt-Hahn var att vänta. I stället undersökte Fraport möjligheten att avlasta Frankfurt am Mains flygplats och använda flygplatsen Frankfurt-Hahns extra, kompletterande funktion, eftersom navflygplatsen i Frankfurt am Main förväntades bli överbelastad i framtiden. Enligt Tyskland var förbudet mot nattflygningar på Frankfurt am Mains flygplats en av de viktigaste faktorerna i detta resonemang eftersom flygplatsen Frankfurt-Hahn hade tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt.

(210) Tyskland hävdade slutligen att effekterna av eventuellt stöd till förmån för FFHG har begränsats till positiva regionala effekter för regionen Hunsrück, medan inga otillbörliga negativa effekter skapas i förhållande till andra flygplatser eftersom flygplatsen Frankfurt-Hahn används för att avlasta Frankfurt am Mains flygplats. Tyskland uppgav dessutom att det med undantag av Luxemburgs flygplats, som redan ligger 1 timme och 30 minuter

(111 km) med bil från flygplatsen Frankfurt-Hahn, inte finns några andra konkurrerande flygplatser i samma upptagningsområde. Även i förhållande till Luxemburg kan enligt Tyskland ingen negativ, snedvridande effekt på konkurrensen observeras på grund av det beviljade stödet.

5.4.1.6 ***Stimulanseffekt, nödvändighet och proportionalitet***

(211) Tyskland uppgav att utan investeringsstödet skulle flygplatsens ekonomiska aktivitet starkt begränsas. Tyskland hävdade att stödet var nödvändigt eftersom det enbart kompenserade finansieringskostnaderna, och ett lägre belopp skulle leda till lägre investeringsnivåer.

5.4.2 FÖRENLIGHET AV DRIFTSSTÖD FÖR ATT FINANSIERA FLYGPLATSENS DRIFT

(212) I 2014 års luftfartsriktlinjer fastställs de villkor som måste vara uppfyllda för att drift- och investeringsstöd till flygplatser ska kunna förklaras förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 c i fördraget. Den 17 april 2014 lämnade Tyskland sina synpunkter på huruvida åtgärderna var förenliga med den inre marknaden enligt 2014 års luftfartsriktlinjer. Tyskland hävdade att även om de undersökta åtgärderna skulle utgöra statligt stöd till FFHG var de förenliga med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget och avsnitt 5.1.2 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

5.4.2.1 ***Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse***

(213) När det gäller kravet att stödet måste bidra till att uppnå väl avgränsade mål av gemensamt intresse hävdade Tyskland att täckandet av FFHG:s driftskostnader alltid hade som mål att förbättra den ekonomiska strukturen i den ekonomiskt underutvecklade och glest befolkade regionen Hunsrück. I detta avseende använde Tyskland sig av samma resonemang som för bedömningen av huruvida investeringsstödet för att finansiera flygplatsens infrastruktur var förenligt (se avsnitt 5.4.1.1).

5.4.2.2 ***Behov av statligt ingripande***

(214) När det gäller behovet av ett statligt ingripande förklarade Tyskland varför flygplatsen Frankfurt-Hahn gör rörelseförluster som måste täckas. Tyskland ansåg att det är ganska ambitiöst för en flygplats som Frankfurt-Hahn, med 1–3 miljoner passagerare, att ha som mål att bli lönsam och kunna täcka sina egna driftskostnader. Enligt Tyskland var det inte möjligt att nå detta ambitiösa mål under flygplatsen Frankfurt-Hahns uppstartsår, eftersom flygplatsen var tyngd av mycket höga infrastrukturinvesteringar som den själv finansierade på kapitalmarknaden och som den var tvungen att betala höga räntor för. Dessutom hävdade Tyskland att passagerartrafiken, och framför allt frakttrafiken, har stagnerat sedan den ekonomiska och finansiella krisen i världen bröt ut.

(215) Tyskland hävdade att det mot bakgrund av dessa omständigheter behövdes ett statligt ingripande för att täcka rörelseförlusterna, eftersom FFHG annars hade blivit insolvent. Enligt Tyskland skulle detta även ha resulterat i att FFHG skulle ha förlorat sitt tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt, vilket hade inneburit FFHG hade varit tvunget att sluta bedriva trafik på alla linjer under insolvensperioden, vilket i sin tur skulle ha lett till att flygplatsen förlorade kunder, som t.ex. flygbolag och speditörer. Tyskland påpekade att det dessutom då hade varit mycket svårt att hitta en ny flygplatsoperatör.

5.4.2.3 ***Stödåtgärdernas lämplighet som politiskt instrument***

(216) Tyskland ansåg att täckandet av driftskostnaderna var en lämplig åtgärd för att uppnå det åsyftade målet. Tyskland hävdade i detta avseende att om flygplatsen Frankfurt-Hahn hade varit tvungen att upphöra med sin verksamhet och hade försvunnit från de relevanta marknaderna, skulle det inte längre ha varit möjligt att uppnå de eftersträvade målen av gemensamt intresse genom att omvandla en före detta amerikansk flygbas till en fullt fungerande civil flygplats samt utveckla regionen Hunsrück. I detta avseende betonade Tyskland att en offentlig investerare, till skillnad från en privat investerare i en marknadsekonomi, måste ta hänsyn till dessa mål vid bedömningen av alternativet att stänga flygplatsen.

5.4.2.4 ***Förekomst av en stimulanseffekt***

(217) Tyskland hävdade att det för att fortsätta driften av flygplatsen Frankfurt-Hahn var en nödvändig förutsättning att täcka flygplatsens driftskostnader eftersom FFHG annars hade blivit insolvent. En framgångsrik drift av flygplatsen lade i sin tur grunden för att förverkliga de mål av gemensamt intresse som anges i skäl 213 och följande. Tyskland hävdade dessutom att den finansiella konsolideringen av flygplatsen hade varit otänkbar utan detta driftsstöd, eftersom flygplatsen hade dragit på sig mer och mer skulder i stället för att bli skuldfri enligt det gällande åtstramningsprogrammet.

5.4.2.5 ***Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till ett minimum)***

(218) Tyskland hävdade att varje eventuellt stödinslag i lånen begränsades till flygplatsen Frankfurt-Hahns rörelseförluster och begränsades till det absolut nödvändiga för att fortsätta driften av flygplatsen Frankfurt-Hahn och förhindra att den blev insolvent.

5.4.2.6 ***Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna***

(219) För det första hävdade Tyskland att det inte finns några substitutionseffekter mellan flygplatsen Frankfurt-Hahn och andra flygplatser i upptagningsområdet, t.ex. flygplatserna i Zweibrücken och Frankfurt am Main. Enligt Tyskland får driftsstödet till FFHG inte några otillbörliga negativa effekter på konkurrensen med dessa flygplatser, varken när det gäller passagerar- eller frakttrafiken Tyskland hävdade att Frankfurt-Hahn tvärtom hade upplevt avsevärda substitutionseffekter eftersom resenärer valt nav som Köln/Bonn eller Frankfurt am Main för att flyga med lågprisbolag i stället för att flyga från flygplatsen Frankfurt-Hahn. Enligt Tyskland har lågprisbolagen de senaste åren i allt högre utsträckning varit tvungna att öka antalet flygningar till de största navflygplatserna, eftersom de traditionella flygbolagen har sänkt sina priser och börjat ta sig in på lågprismarknaden. I detta avseende konstaterade Tyskland att trycket att konkurrera med navflygplatserna om fritidsresenärerna har ökat för regionala flygplatser som Frankfurt-Hahn. Tyskland drog därför slutsatsen att täckandet av driftskostnaderna inte har medfört några otillbörliga negativa effekter på konkurrensen, utan tvärtom har visat sig lämpligt för att stödja omvandlingen av flygplatsen mot en stabil affärsmodell i framtiden.

(220) För det andra hävdade Tyskland att den omständigheten att Fraport, innan detta företag inledde sin verksamhet på flygplatsen Frankfurt-Hahn, redan drev Frankfurt am Mains flygplats, visar att inga substitutionsrörelser från Frankfurt am Mains flygplats till flygplatsen Frankfurt-Hahn var att vänta. I stället undersökte Fraport möjligheten att avlasta Frankfurt am Mains flygplats och använda flygplatsen Frankfurt-Hahns extra, kompletterande funktion, eftersom navflygplatsen i Frankfurt am Main förväntades bli överbelastad i framtiden. Enligt Tyskland var förbudet mot nattflygningar på Frankfurt am Mains flygplats en av de viktigaste faktorerna i detta resonemang eftersom flygplatsen Frankfurt-Hahn hade tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt.

(221) Tyskland hävdade slutligen att effekterna av finansieringen till förmån för FFHG begränsades till de positiva regionala effekterna för hela regionen Hunsrück, medan inga otillbörliga negativa effekter skapades i förhållande till andra flygplatser eftersom flygplatsen Frankfurt-Hahn används för att avlasta Frankfurt am Mains flygplats. Tyskland uppgav dessutom att det med undantag av Luxemburgs flygplats, som redan ligger 1 timme och 30 minuter (111 km) med bil från flygplatsen Frankfurt-Hahn, inte finns några andra konkurrerande flygplatser i samma upptagningsområde. Även i förhållande till Luxemburg kan enligt Tyskland ingen negativ, snedvridande effekt på konkurrensen observeras på grund av det beviljade stödet.

6. **SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER**

6.1 *RYANAIR*

(222) Ryanair motsätter sig kommissionens beslut att inleda det formella granskningsförfarandet rörande Ryanairs avtal från 1999, 2002 och 2005 med flygplatsen Frankfurt-Hahn. Ryanair uppgav att dessa avtal uppfyllde principen om privata investerare i en marknadsekonomi och därmed inte inbegrep statligt stöd.

(223) Ryanair framhåller generellt att företaget inte fått någon fördel eftersom avtalen avspeglar normala marknadsvillkor. I detta avseende hävdade Ryanair att avtalsvillkoren inte fick jämföras med avtalsvillkor för andra tyska flygplatser, utan med de avtalsvillkor som Ryanair överenskom med andra flygplatser som hyser lågprisflygbolag, t.ex. Blackpool-flygplatsen och Charleroi-flygplatsen.

(224) När det gällde frågan om marknadsföringsstöd hävdade Ryanair att avgiften för nya destinationer belönar turtäthet och att de rabatter som beviljades av flygplatsen Frankfurt-Hahn låg i linje med branschpraxis, eftersom många privat- och offentligägda flygplatser tillämpade samma eller större rabatter för nya destinationer.

(225) I fråga om tillämpningen av flygplatsavgifter hävdade Ryanair att normala marknadsavgifter, dvs. avgifter som inte är onormalt låga, uppfyller principen om privata investerare i en marknadsekonomi. Enligt Ryanair krävs inte utsikter till omedelbar lönsamhet för att uppfylla denna princip. Utsikter att uppnå lönsamhet på medellång till lång sikt var tillräckligt enligt Ryanairs åsikt. Ryanair bestrider dessutom kommissionens argument att flygplatsen Frankfurt-Hahn endast hade tagit hänsyn till de specifika kostnaderna i Ryanairs avtal när det gällde täckandet av dess kostnader från de avgifter som betalades till Ryanair, och inte kostnaderna för flygplatsens allmänna infrastruktur och förvaltning. När det gällde kostnadstäckningen uppgav Ryanair att det aldrig fanns någon plan att användningen av flygplatsen Frankfurt-Hahn endast skulle reserveras för Ryanair. I detta avseende påpekade Ryanair att flygplatsen Frankfurt-Hahn i betydande utsträckning även användes som fraktflygplats. Ryanair påpekade också att bolaget bör betala lägre avgifter jämfört med andra flygbolag med tanke på att dess hanteringskrav och verksamhet minskar flygplatsens kostnader.

(226) Ryanair hävdade dessutom att driften av flygplatsen Frankfurt-Hahn styrdes av förutsebara utsikter till lönsamhet. Enligt Ryanair hade flygplatsen Frankfurt-Hahn utfört en finansiell och strategisk analys innan avtalen ingicks, vilket är vad som förväntas av en privat investerare i en marknadsekonomi. Ryanair uppgav att dess åtagande att skapa en hög passagerarvolym sedan 2005 även säkrades genom en avtalsenlig påföljd och att det var Ryanair som tog på sig den största risken i avtalet, vilket innebär att avtalet var ytterst generöst för flygplatsen Frankfurt-Hahns del. Avtalen har dessutom gett flygplatsen Frankfurt-Hahn möjlighet att förbättra sin ekonomiska situation. När avtalet ingicks var flygplatsen Frankfurt-Hahn medveten om att liknande avtal som Ryanair slutit med flygplatser runtom i Europa hade visat sig vara lönsamma.

(227) Avslutningsvis påpekade Ryanair att dess avtal med flygplatsen Frankfurt-Hahn inte innehöll någon exklusivitetsklausul, så andra flygbolag kunde utnyttja samma villkor som Ryanair, vilket också sker, under förutsättning att de är beredda att göra samma åtagande gentemot flygplatsen som Ryanair.

(228) Ryanair inkom även med en rad meddelanden utarbetade av Oxera och en analys utförd av professor Damien P. McLoughlin.

Oxeras meddelande 1: "Identifying the market benchmark in comparator analysis for MEOTs". Mål om statligt stöd beträffande Ryanair, meddelande som sammanställts av Oxera på uppdrag av Ryanair, den 9 april 2013

(229) Oxera anser att kommissionens metod att endast godta jämförelser med flygplatser i samma upptagningsområde som den granskade flygplatsen är bristfällig.

(230) Oxera hävdar också att de marknadsriktvärdespriser som erhölls från flygplatser som använts för jämförelser inte är förvrängda av statligt stöd som beviljats till flygplatser i närheten. Det är följaktligen omöjligt att på ett trovärdigt sätt bedöma ett referensmarknadsvärde för marknadsekonomitesterna.

(231) Detta beror på följande:

a) Jämförelseanalyser används ofta för marknadsekonomitester på andra områden än statligt stöd.

b) Företag påverkar endast varandras prissättningsbeslut om deras produkter ersätter eller kompletterar varandra.

c) Flygplatser i samma upptagningsområde konkurrerar inte nödvändigtvis med varandra, och de flygplatser som används för jämförelser i de inlämnade rapporterna är endast utsatta för begränsad konkurrens från de statligt ägda flygplatserna inom sitt respektive upptagningsområde (mindre än en tredjedel av de kommersiella flygplatserna inom jämförelseflygplatsernas upptagningsområde är helt statsägda, och inga av dem var föremål för utredningar om statligt stöd (i april 2013)).

d) Även när jämförelseflygplatserna är utsatta för konkurrens från statligt ägda flygplatser inom samma upptagningsområde finns det anledning att tro att deras beteende överensstämmer med principen om marknadsekonomiska aktörer (t.ex. om det finns en stor privat ägarandel eller om flygplatsen står under privat förvaltning).

e) Flygplatser som är marknadsekonomiska aktörer sätter inte priser som understiger den tillkommande kostnaden.

Oxeras meddelande 2: ”Principles underlying profitability analysis for MEOTs”. Mål om statligt stöd beträffande Ryanair, meddelande som sammanställts av Oxera på uppdrag av Ryanair, den 9 april 2013

(232) Oxera hävdar att den lönsamhetsanalys man utarbetat i de rapporter som lämnats till kommissionen följer de principer som en förnuftig investerare i den privata sektorn skulle tillämpa och avspeglar de metoder som kan utläsas utifrån kommissionens tidigare agerande.

(233) De principer som ligger till grund för lönsamhetsanalysen är följande:

a) Bedömningen görs etappvis.

b) Det krävs inte nödvändigtvis en affärsplan i förväg.

c) För en flygplats som inte är överbelastad är den så kallade single till-metoden det lämpligaste prissättningssystemet.

d) Endast de intäkter som kan hänföras till driften av flygplatsen som ekonomisk verksamhet bör beaktas.

e) Avtalets hela löptid, inklusive eventuella förlängningar, bör beaktas.

f) Man bör bortse från framtida finansiella flöden för att kunna bedöma avtalens lönsamhet.

g) Vinstökningen i anslutning till de avtal som Ryanair ingått med flygplatserna bör bedömas på grundval av uppskattningar av den interna lönsamhetsgraden eller mått baserade på nettonuvärdet.

Analys av professor Damien P. McLoughlin – *Brand building: why and how small brands should invest in marketing, prepared for Ryanair, 10 april 2013*

(234) Dokumentets syfte är att fastställa den kommersiella logik som ligger till grund för regionala flygplatsers beslut att köpa reklamplats på Ryanair.com av AMS.

(235) McLoughlin hävdar i dokumentet att det finns ett stort antal mycket stabila, välkända och konstant använda flygplatser. Svagare konkurrenter måste övervinna konsumenternas statiska köpbeteende för att deras verksamhet ska kunna växa. Mindre regionala flygplatser måste finna ett sätt att hela tiden förmedla sin märkesprofil till en så stor målgrupp som möjligt. Traditionella former av marknadsföringskommunikation kräver större utlägg än de har resurser till.

Oxeras meddelande 3 och 4 – *”How should AMS Agreements be treated within the profitability analysis as part of the market operator test?”* den 17 och den 31 januari 2014

(236) Ryanair inkom med ytterligare rapporter från företagets konsult Oxera. I dessa rapporter diskuterar Oxera de principer som, enligt flygbolaget, som ett led i marknadsekonomitestet bör beaktas i lönsamhetsanalysen av å ena

sidan avtalen om flygplatstjänster mellan Ryanair och flygplatserna, å andra sidan marknadsföringsavtalen mellan AMS och samma flygplatser. Ryanair underströk att dessa rapporter inte på något sätt förändrar företagets tidigare synpunkter, dvs. att avtalen om flygplatstjänster och avtalen om marknadsföringstjänster bör analyseras i separata marknadsekonomitester.

(237) Enligt rapporterna bör den vinst som gjordes av AMS ingå i intäkterna i en gemensam lönsamhetsanalys, medan AMS utgifter skulle införlivas i kostnaderna. För att göra detta föreslår man i rapporterna att en metod baserad på kassaflödet skulle tillämpas på den gemensamma lönsamhetsanalysen, vilket betyder att de utgifter som flygplatserna haft för AMS tjänster skulle behandlas som tillkommande driftskostnader.

(238) I rapporterna understryks att marknadsföringsverksamhet bidrar till att generera och upprätthålla varumärkets värde, vilket ger effekter och fördelar inte bara under avtalets löptid utan även efter det att avtalet har upphört att gälla. Detta skulle i synnerhet gälla om andra flygbolag etablerar sig på en flygplats på grund av att Ryanair har ingått ett avtal med flygplatsen, vilket i sin tur kommer att locka fler butiker att etablera sig där och därför inbringa mer icke luftfartsrelaterade intäkter till flygplatsen. Enligt Ryanair måste kommissionen, om man gör en gemensam lönsamhetsanalys, ta med dessa fördelar i beräkningen genom att behandla AMS utgifter som tillkommande driftskostnader, exklusive betalningarna från AMS.

(239) Dessutom anser Ryanair att ett slutvärde (det värde som genereras efter det att avtalet upphört att gälla) som måste ingå i den beräknade vinstökningen vid tiden då avtalet om flygplatstjänster löper ut. Slutvärdet kan anpassas på grundval av sannolikheten för en förnyelse av avtalet och mäta förväntningarna på att vinsten kvarstår efter det att avtalet med Ryanair löpt ut eller om liknande villkor avtalas med andra flygbolag. Ryanair anser att det då skulle vara möjligt att beräkna en lägre gräns för nyttan som skapas av avtalet med AMS tillsammans med avtalet om flygplatstjänster, och som speglar osäkerheten rörande ökad vinst efter det att avtalet om flygplatstjänster har löpt ut.

(240) Till stöd för detta synsätt presenteras i rapporterna en sammanfattning av resultaten från studier om effekterna av marknadsföring på värdet av ett varumärke. Dessa studier visar att marknadsföring kan främja ett varumärkes värde och bidra till att bygga upp en kundbas. Enligt rapporterna ökar synligheten för en flygplats varumärke betydligt om det marknadsförs på Ryanair.com. Dessutom uppges i rapporterna att i synnerhet mindre regionala flygplatser som vill öka sin flygtrafik därför kan öka värdet på sitt varumärke om de ingår marknadsföringsavtal med AMS.

(241) Slutligen antyds i rapporterna att en metod baserad på kassaflödet var att föredra jämfört med kapitaliseringsmetoden, enligt vilken kostnaderna för marknadsföringstjänster som tillhandahålls av AMS skulle behandlas som kapitalutgifter för en immateriell tillgång (dvs. varumärkets värde). ([37]) Kapitaliseringsmetoden skulle endast ta hänsyn till den andel av marknadsföringsutgifterna som kan hänföras till en flygplats immateriella tillgångar. Marknadsföringsutgifterna skulle behandlas som kapitalutgifter för en immateriell tillgång och sedan minska i värde under avtalets löptid, och man skulle ta hänsyn till ett restvärde vid den tid då avtalet om flygplatstjänster förväntades löpa ut. Detta tillvägagångssätt skulle inte beakta den vinstökning som ingåendet av avtalet om flygplatstjänster med Ryanair skulle medföra, och det är också svårt att beräkna värdet på den immateriella tillgången på grund av utgifterna för varumärket och tillgångens brukstid. Enligt rapporterna är också kassaflödesmetoden lämpligare än kapitaliseringsmetoden, eftersom den senare inte tar hänsyn till de vinster för flygplatsen som kan förväntas uppkomma som en följd av att avtalet om flygplatstjänster ingås med Ryanair.

Oxera – Economic MEOP assessment: Frankfurt Hahn Airport, 11 augusti 2014:

(242) Ryanair lämnade in en ytterligare rapport som utarbetats av Oxera om 1999, 2002 och 2005 års avtal mellan flygplatsen Frankfurt-Hahn och Ryanair. I bedömningen av 2005 års avtal med Ryanair beaktas även det marknadsföringsavtal som ingicks direkt med delstaten Rheinland-Pfalz. Oxeras bedömning av Ryanair-avtalen grundas på information som fanns tillgänglig för flygplatsen vid tidpunkten för undertecknandet av avtalet.

([37]) Oxera, *How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? – Practical application*, den 31 januari 2014, utarbetad för Ryanairs räkning.

1999 års avtal med Ryanair

(243) Enligt rapporten grundas analysen av 1999 års avtal med Ryanair på ett affärsplansdokument som tagits fram av FFHG den 25 maj 1999, och som utarbetades innan avtalet ingicks. I rapporten uppges att luftfartsintäkterna beräknats på grundval av de avgifter som anges i 1999 års avtal med Ryanair. Uppskattningarna av de ökade driftskostnaderna grundas på FFHG:s egna uppskattningar. I rapporten påpekas att kostnaderna för brandbekämpning, som vanligtvis anses falla inom den offentliga sektorns ansvarsområde, inte beaktades. Detsamma gäller infrastrukturinvesteringar.

Tabell 16

Oxeras bedömning av ökad lönsamhet enligt 1999 års avtal med Ryanair ([38])

(…)

2002 års avtal med Ryanair

(244) I rapporten förklaras att prognoserna för totalt passagerarantal har hämtats från FFHG:s affärsplan som utarbetades i november 2002, eftersom det är det enda tillgängliga dokumentet som innehåller trafikprognoser för den relevanta perioden. Enligt rapporten har luftfartsintäkterna beräknats på grundval av de avgifter som anges i 2002 års avtal med Ryanair. Icke-luftfartsbaserade intäkter har hämtats från FFHG:s affärsplan från november 2002, eftersom det är det enda tillgängliga dokumentet som innehåller prognoser för icke-luftfartsbaserade intäkter som utarbetades vid tidpunkten för ingåendet av 2002 års avtal med Ryanair.

(245) Uppskattningarna av driftskostnader per passagerare grundas på FFHG:s egen analys av ökade driftskostnader per avresande Ryanairpassagerare. Investeringsplanen utarbetades i november 2000.

Tabell 17

Oxeras bedömning av ökad lönsamhet av 2002 års avtal med Ryanair ([39])

(…)

6.2 *LUFTHANSA OCH BDF*

(246) Lufthansa och *Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V.* (den federala sammanslutningen för tyska lufttrafikföretag, nedan kallad *BDF*) har lämnat omfattande uppgifter och synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet från 2008, som sammanfattas nedan:

(247) Lufthansa och BDF uppgav att förlusterna för FFHG och dess föregångare sedan 1998 och fram till 2009 uppgår till 161 miljoner euro och att FFHG inte, i motsats till vad det hävdar, inte heller uppnådde ett positivt resultat före finansnetto 2006. I detta avseende hävdar Lufthansa och BDF att det svagt positiva resultatet före finansnetto blev möjligt först efter frigörande av ärvda skulder, vilket minskade driftsförlusterna. Lufthansa och BDF föreslår därför att kommissionen ska försöka få tillgång till alla FFHG:s årliga balansräkningar. I detta avseende hävdade Lufthansa att avskrivningarna av investeringarna, i motsats till vad Tyskland har uppgett, inte ökade så mycket

([38]) Enligt Oxera ingår inte avgifter för avskrivningar, eftersom 1999 års avtal med Ryanair ingicks före domen i målet Aeroports de Paris av den 12 december 2000. Oxera uppgav också att uppgifterna presenteras i nominella termer. Oxera klargjorde att de uppskattningar som presenterats för 1999 och 2004 har justerats för att avspegla inlednings- och slutdatumen för 1999 års avtal i april 1999 respektive mars 2004.

([39]) Oxera klargjorde att avskrivningarna har modellerats på ett nettonuvärdeneutralt sätt. Enligt Oxera säkerställer denna metod att summan av det diskonterade nuvärdet för avskrivningar under tillgångens livslängd motsvarar det ursprungliga beloppet för kapitalutgifter. Oxera uppgav att uppgifterna presenteras i nominella termer. Oxera klargjorde att de uppskattningar som presenterats för 2002 och 2017 har justerats för att avspegla inlednings- och slutdatumen för 2002 års avtal i februari 2002 respektive februari 2017.

under åren och inte kan anses vara särskilt höga jämfört med kostnaderna i samband med marknadsföringsstödet till Ryanair, som ingår i *"övriga driftskostnader"*, vilket visas i tabell 18. Lufthansa och BDF förslår också att kommissionen bör begära att få FFHG:s fullständiga, icke-offentliggjorda årliga balansräkningar.

Tabell 18

Förhållande mellan avskrivningar och andra driftskostnader

I euro	2000	2001	2002	2003	2004
Avskrivningar	4 477 257	5 325 627	5 423 627	6 045 387	7 699 330
Förluster	8 217 199	13 355 347	19 993 895	17 832 868	16 797 889
Övriga driftskostnader	(…)	5 692 808	11 434 306	10 521 273	11 454 363

(248) Lufthansa och BDF hävdade också att en undersökning som lämnats in av Tyskland med statistik över FFHG:s effekter på turismen i Hunsrück och delstaten Rheinland-Pfalz inte bör beaktas eftersom siffrorna för passagerar- och sysselsättningstillväxt omkring flygplatsen lämnades av FFHG och inte kontrollerades av undersökningens författare. Lufthansa och BDF hävdade dessutom att det, även när undersökningen utfördes, var känt att de angivna siffrorna inte var realistiska.

(249) Lufthansa och BDF hävdade vidare att FFHG inte har en klar affärsmodell, vilket framgår av de föränderliga planerna för tillbyggnader av flygplatsen, t.ex. gallerior eller utställningslokaler, som inte har något att göra med driften av flygplatsen. Enligt Lufthansa och BDF pekar även de motstridande uppgifterna från FFHG om att flygplatsen skulle ha blivit lönsam först 2005, sedan 2008 och sedan 2013 i samma riktning, dvs. att FFHG inte följde en konsekvent affärsplan. De senaste prognosen, nämligen att flygplatsen Frankfurt-Hahn skulle bli lönsam från 2016 och framåt, förefaller därför också tvivelaktig, och denna prognos grundades uppenbarligen även på att ytterligare, betydande investeringar skulle göras. Var investeringarna skulle komma från var emellertid helt oklart enligt Lufthansa och BDF.

(250) Lufthansa och BDF uppgav dessutom att PwC, i motsats till vad Tyskland hävdar, inte lämnade ett ordentligt marknadsekonomitest, eftersom dess bedömning på minst två punkter inte beaktar domstolens rättspraxis.

(251) För det första hänvisade Lufthansa och BDF till Tysklands resonemang om att FFHG:s ackumulerade förluster kunde kompenseras av Fraport i dess egenskap av aktieägare. I detta avseende hävdade Lufthansa och BDF att det viktiga inte är om förlusterna kan kompenseras inom en koncern, utan huruvida de individuella åtgärder som vidtagits i sig är åtgärder som en privat investerare i en marknadsekonomi också skulle ha vidtagit (eller ej), och att detta resonemang därför var oacceptabelt.

(252) För det andra framhöll Lufthansa och BDF att resonemanget i PwC:s bedömning inte var tillräckligt för att bevisa att en privat investerare i en marknadsekonomi skulle ha fattat samma beslut eftersom PwC, t.ex. när det gällde 1999 års avtal med Ryanair, hävdade att en förlustminskning genom ökad passagerarvolym kunde åstadkommas. Lufthansa och BDF hänvisade till WestLB-målet, enligt vilket en privat investerare i en marknadsekonomi normalt söker "uppnå en rimlig maximering av avkastningen på sin investering i förhållande till omständigheterna och till hans intressen på kort, medellång och lång sikt, även vid placeringar i företag i vilka investeraren redan innehar andelar". ([40]) Lufthansa och BDF hävdade därför att en minskning av förlusterna således inte skulle vara tillräcklig för att en åtgärd ska uppfylla marknadsekonomitestet, och PwC bortsåg från domstolens rättspraxis redan i det

([40]) Målen T-228/99 och T-233/99 DEP, Westdeutsche Landesbank Girozentrale mot kommissionen, REG 2003, s. II-00435, punkt 314.

avseendet. Lufthansa och BDF påpekade även att den bedömning som lämnades in för FFHG:s räkning inte innehöll ett eget marknadsekonomitest, utan endast en hänvisning till det test som gjorts av PwC.

(253) Dessutom bestred Lufthansa och BDF PwC:s argument rörande kapitalökningar, om att långa planeringsperioder på över 30 år och amortering av investeringar över 20 år är normal affärspraxis för infrastrukturinvesteringar (se skäl 103 i beslutet om att inleda förfarandet från 2008). I detta avseende hävdade Lufthansa och BDF att de jämförelser som PwC gjort av koncessionsavtal som slutits av Budapests flygplats, Da Vinci- och Campiano-flygplatserna, Sparta-flygplatsen och flygplatsen Belfast City var fullständigt ohållbara, eftersom situationen för dessa flygplatser inte tillnärmelsevis kan jämföras med FFHG:s och flygplatsen Frankfurt-Hahns situation. Lufthansa och BDF hävdade att flygplatsen Frankfurt-Hahn, till skillnad från alla de andra flygplatser som nämnts av PwC, var en militärflygplats som främst började användas för civila ändamål först 1999, och därefter stöddes av infrastrukturutveckling som exakt passade Ryanairs behov. Enligt Lufthansa och BDF är detta skälet till att nollresultatanalysen inte är exakt, eftersom kostnaderna för terminalen inte beaktades.

(254) På grundval av beslutet om att inleda förfarandet från 2008 hävdade Lufthansa och BDF också att överkompensationen av säkerhetsavgifter tydligt utgjorde statligt stöd. I detta avseende hävdade Lufthansa och BDF för det första att säkerhetskontrollerna inte hade lagts ut på offentlig upphandling. Enligt Lufthansas och BDF:s åsikt har reglerna om offentlig upphandling inte följts, vilket i sig innebär att tjänsten inte har upphandlats till det mest fördelaktiga priset. För det andra hävdade Lufthansa och BDF att säkerhetsavgifterna enligt tysk lag måste omfatta faktiska och nödvändiga kostnader. Lufthansa och BDF påpekade emellertid att avgifterna vid flygplatsen Frankfurt-Hahn låg på samma nivå mellan 2003 och 2008, medan fluktuationer i trafiken kunde observeras vid andra flygplatser.

(255) I motsats till Tysklands kommentarer om den rättsliga bedömningen ansåg Lufthansa och BDF att det stöd som Fraport beviljat FFHG härrörde från statliga medel. Enligt Lufthansa och BDF hade Fraport i alla sina årliga balansräkningar mellan 2001 och 2006 uttryckligen förklarat att företaget på grund av ett konsortieavtal mellan de offentliga aktieägarna är ett ”beroende offentligägt företag”. I detta avseende nämner Lufthansa och BDF ett antal indikationer på att Fraports medel utgjorde statliga medel enligt Stardust Marine-domen ([41]) och artikel 2.1 b i kommissionens direktiv 2006/111/EG ([42]).

(256) Lufthansa och BDF ansåg vidare att Fraports åtgärder också kan tillskrivas staten. I detta avseende hänvisade Lufthansa och BDF till indikationer på att åtgärderna kan tillskrivas staten, t.ex. att FFHG:s bolagsstämma, dvs. delstaten Rheinland-Pfalz och Fraport, enades om att ingå Ryanair-avtalen. Lufthansa och BDF hävdade dessutom att det finns en anmärkningsvärd tidsmässig koppling mellan den andra kapitalökningen och ansökan om erkännandet av ett gemensamt flygplatssystem 2005. Enligt Lufthansa och BDF beslutade FFHG:s aktieägare om kapitalökningen inom två veckor, vilket innebar att FFHG kunde lösa sina ekonomiska svårigheter, och därefter lämnade Tyskland in ansökan om ett gemensamt flygplatssystem. Lufthansa och BDF hävdade därför att de offentliga aktieägarna möjliggjorde denna ansökan genom den nya kapitalökningen.

(257) Lufthansa och BDF hävdade dessutom att ingen privat investerare i en marknadsekonomi skulle ha åtagit sig att finansiera och investera i FFHG, eftersom investerare i en marknadsekonomi enligt domstolens rättspraxis alltid är vinstdrivna. Endast en förlustminskning skulle inte vara tillräckligt för att övertyga privata investerare i en marknadsekonomi, och de skulle inte ta hänsyn till sociala eller lokalpolitiska överväganden.

(258) Avslutningsvis hävdade Lufthansa och BDF att både det stöd som beviljats FFHG för ny infrastruktur och det stöd som beviljats Ryanair är oförenligt med den inre marknaden enligt 2005 års och 2014 års luftfartsriktlinjer. Lufthansa och BDF hävdade att i detta fall handlade det inte om en omvandling av en militärflygplats, eftersom flygplatsen hade byggts sex år efter det att den slutat användas för militära ändamål. De hävdade dessutom att flygplatsen Frankfurt-Hahn inte avlastade Frankfurt am Mains flygplats, och underströk särskilt att det var tveksamt om flygplatsen bidrog till regionens utveckling och till att skapa arbetstillfällen där. Enligt Lufthansa och BDF kunde detta argument i alla händelser inte motivera stödet, eftersom arbetstillfällen började skapas först

([41]) Stardust Marine-domen, punkterna 34 och 35.
([42]) Kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet (EUT L 318, 17.11.2006, s. 17).

1999, sex år efter det att flygplatsen slutat användas för militära ändamål. Även om detta kunde godtas som en motivering utgjorde de siffror som FFHG angett i sina undersökningar en fullständig överskattning av effekterna på ekonomin och skapandet av arbetstillfällen.

(259) Lufthansa och BDF hävdade dessutom att de rabatter som beviljats genom flygplatsavgifterna för ett passagerarantal på 1–3 miljoner eller mer var diskriminerande. Lufthansa och BDF hävdade att endast Ryanair var berättigat till dessa rabatter, eftersom det var det enda flygbolag som genererade så många passagerare och flygplatsen Frankfurt-Hahn inte ens hade kapacitet att hysa ett annat flygbolag som tillförde så många resenärer. Beviljandet av marknadsföringsstöd var också diskriminerande enligt Lufthansas och BDF:s åsikt, eftersom andelen marknadsföringsstöd beror på det passagerarantal som flygbolaget redan tillfört flygplatsen och det antal destinationer som flygbolaget redan erbjöd vid flygplatsen. Eftersom dessa faktorer inte har något samband med beloppet för marknadsföringsstöd för nya destinationer kommer detta system att ge Ryanair ett mycket högre marknadsföringsstöd, vilket är diskriminerande enligt Lufthansa och BDF.

(260) När det gäller flygplatsens driftsstöd betonade Lufthansa och BDF att det är uppenbart att ”single till”-metoden som tillämpas på flygplatsen Frankfurt Hahn inte fungerar, eftersom intäkterna i sig inte kan täcka förlusterna. Kompensationen för dessa förluster genom finansieringen av FFHG utgör därför driftsstöd.

(261) I fråga om stödet till Ryanair ansåg Lufthansa och BDF att Ryanair har fått fördelar genom flygplatsavgifterna och avtalen med flygplatsen Frankfurt-Hahn. Lufthansa och BDF hävdade att en privat investerare i en marknadsekonomi inte skulle ha vidtagit dessa åtgärder, eftersom det står klart att flygplatsen Frankfurt-Hahn inte kan drivas på ett lönsamt sätt på denna grundval. Lufthansa och BDF hävdade också att Ryanair genom 2001 års och 2006 års tabell över flygplatsavgifter hade fått en ytterligare fördel i form av de extra minskningar som beviljats i förhållande till det totala antal passagerare som avreste med flygbolaget.

(262) Lufthansa och BDF hävdade att eftersom Fraport måste anses vara ett offentligägt företag är också FFHG ett offentligägt företag, och dess resurser måste därför anses utgöra statliga medel. Enligt Lufthansa och BDF kan de fördelar som FFHG beviljat Ryanair också tillskrivas staten, eftersom resultatöverföringsavtalet även omfattar ett kontrollavtal *(”Beherrschungsvertrag”)* och de offentliga aktieägarna kan styra FFHG:s agerande. I detta avseende hävdade Lufthansa och BDF att det även bör beaktas att FFHG:s chef alltid är en person som är anställd hos Fraport.

(263) Lufthansa och BDF hävdade att inget stöd som beviljats Ryanair är förenligt med den inre marknaden. Ryanairavtalen och 2001 års tabell över flygplatsavgifter bör bedömas direkt enligt artikel 107.3 c i fördraget. I detta avseende bör även kommissionens beslut i Charleroi-ärendet ([43]) beaktas. På denna grundval uppgav Lufthansa och BDF att stödet till Ryanair inte kunde motiveras eftersom det delvis utgjorde driftsstöd, vilket inte kan motiveras alls, och delvis igångsättningsstöd, som inte hade ett berättigat mål och inte beviljades på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Lufthansa och BDF ansåg dessutom att 2006 års tabell över flygplatsavgifter inte är förenlig med 2005 års luftfartsriktlinjer, eftersom förenlighetsvillkoren i punkt 79 i riktlinjerna inte är uppfyllda i fråga om det marknadsföringsstöd och driftsstöd som beviljats genom passageraravgifterna. Lufthansa och BDF förklarade att detta beror på att marknadsföringsstödet är diskriminerande och att passageraravgifterna varken har en begränsad varaktighet eller en stimulerande effekt. Enligt Lufthansas och BDF:s åsikt är allt stöd som beviljats Ryanair dessutom kumulativt, och uppfyller därför inte villkoren för förenlighet. Enligt deras åsikt bör stödet därför förklaras oförenligt med den inre marknaden.

6.3 *SAMMANSLUTNINGEN FÖR EUROPEISKA FLYGBOLAG (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES, AEA)*

(264) AEA hävdade att det faktum att FFHG varit förlustbringande sedan starten och att det aviserade datumet för nollresultat ständigt har skjutits upp visar att affärsmodellen som bäst kan ifrågasättas och att principen om en privat investerare i en marknadsekonomi har överträtts på ett flagrant sätt.

([43]) Mål T-196/04, Ryanair mot kommissionen (nedan kallat *Charleroi-domen*), REG 2008, s. II-3643.

(265) När det gäller eventuellt stöd till Ryanair ansåg AEA att stödet har haft negativa effekter på konkurrerande flygbolag och att stöden till Ryanair utgör diskriminerande åtgärder. Enligt AEA är dessa avtal diskriminerande eftersom de ingicks när flygplatsen började användas för kommersiella ändamål, vilket innebär att den skräddarsytts för Ryanairs behov.

6.4 *AIR FRANCE*

(266) Air France anmärkte generellt att man starkt stöder kommissionens åtgärder i ärenden som rör statligt stöd inom luftfartssektorn. När det närmare bestämt gällde situationen på flygplatsen Frankfurt-Hahn instämde Air France i kommissionens preliminära bedömning att åtgärderna till förmån för FFHG och Ryanair utgjorde statligt stöd. Air France anser särskilt att de tre kommersiella avtalen med Ryanair helt klart utgör en diskriminerande åtgärd, eftersom inga andra flygbolag inom samma flygplatssystem någonsin har erbjudits samma villkor. Air France drog därför slutsatsen att dessa åtgärder oundvikligen har bidragit till en betydande snedvridning av konkurrensen mellan EU-flygbolag på den inre marknaden.

6.5 *SYNPUNKTER PÅ TILLÄMPNINGEN AV 2014 ÅRS LUFTFARTSRIKTLINJER PÅ DET PÅGÅENDE ÄRENDET*

6.5.1.1 ***Lufthansa***

(267) Lufthansa ansåg att 1999, 2002 och 2005 års avtal med Ryanair utgör oförenligt statligt stöd och lämnade ytterligare synpunkter på de respektive avtalen.

(268) När det gäller 1999 års avtal med Ryanair framhöll Lufthansa att kostnaderna för terminal 1 på flygplatsen måste beaktas fullständigt i tillämpningen av marknadsekonomitestet. För att styrka denna synpunkt hänvisar Lufthansa till ett uttalande från Ryanair i en parlamentsutfrågning. Enligt Lufthansa uppgav Ryanair att flygplatsen hade byggts för dem. Lufthansa bestred att en andel av kostnaden för terminalen även kunde tillskrivas andra flygbolag.

(269) Enligt Lufthansas åsikt underskattas marknadsföringskostnaderna för öppnandet av nya flyglinjer 2002 i det marknadsekonomitest som PwC gjort av 2002 års avtal med Ryanair. Enligt Lufthansa var det allmänt känt att minst sju nya flyglinjer skulle öppnas 2002. Lufthansa ansåg därför att marknadsföringsstödet underskattats med minst […] euro 2002.

(270) När det gällde 2005 års avtal med Ryanair uppgav Lufthansa att de prognoser för passagerarvolymer som låg till grund för marknadsekonomitestet av 2005 års avtal med Ryanair föreföll vara överskattat. Lufthansa uppgav att flygplatsen som sämst förväntade sig att Ryanair skulle tillföra 3 miljoner resenärer mellan 2006 och 2012. Enligt Lufthansa grundades dessa förväntningar dock inte på ett verkligt åtagande från Ryanairs sida.

(271) Lufthansa uppgav dessutom att delstaten Rheinland-Pfalz och Ryanair ingick ett marknadsföringsavtal 2005 som inte ingår i beslutet om att inleda förfarandet från 2008 ([44]). Enligt Lufthansa beviljas Ryanair marknadsföringsstöd på minst […] miljoner euro per år genom avtalet.

(272) När det gäller stödet till flygplatsen för att finansiera infrastruktur anser Lufthansa att infrastrukturen är ägnad åt Ryanair och att förenlighetskriteriet i riktlinjerna därför inte gäller.

([44]) Marknadsföringsavtalet från 2005 ingick inte heller i beslutet om att inleda förfarandet från 2011.

6.5.1.2 ***Transport & Environment***

(273) Denna icke-statliga organisation kritiserade i sina kommentarer 2014 års luftfartsriktlinjer och de beslut som kommissionen hittills har fattat när det gäller luftfartsindustrin, och påstod att de hade negativa miljöeffekter.

7. TYSKLANDS KOMMENTARER OM SYNPUNKTERNA FRÅN BERÖRDA PARTER

7.1 *OM RYANAIRS SYNPUNKTER*

(274) I fråga om Ryanairs synpunkter uppgav Tyskland att de i stor omfattning stödde och kompletterade Tysklands anmärkningar. Enligt Tyskland understryker Ryanair särskilt i sina synpunkter att avtalen med Ryanair utgör avtal som en privat investerare i en marknadsekonomi skulle ha ingått och att många andra europeiska flygplatser i själva verket har ingått liknande avtal med Ryanair.

(275) Tyskland betonade dessutom att de flygplatsavgifter som införts av FFHG enligt Ryanair var fullständigt normala inom sektorn för lågprisflygbolag och att de inte var särskilt fördelaktiga för Ryanair.

7.2 *OM LUFTHANSAS OCH BDF:S SYNPUNKTER*

(276) När det gäller Lufthansas synpunkter tillbakavisade Tyskland argumentet att resultaten av den undersökning som lämnats in om flygplatsen Frankfurt-Hahns effekter på den lokala ekonomin och antalet skapade arbetstillfällen kunde ifrågasättas, och betonade i stället att undersökningen bygger på välgrundad ekonomisk forskning som utförts av de sakkunniga författarna. Tyskland framhöll att siffrorna i undersökningen naturligtvis är prognoser och inte nödvändigtvis alltid motsvarar det antal som faktiskt åstadkommits, särskilt med tanke på den världsekonomiska krisen. Enligt Tyskland var prognosen realistisk vid tidpunkten för offentliggörandet och ledde till att PwC ur ett förhandsperspektiv drog slutsatsen att FFHG hade agerat som en privat investerare i en marknadsekonomi.

(277) Tyskland tillbakavisade även Lufthansas och BDF:s tvivel på att flygplatsen Frankfurt-Hahn inte kommer att bli lönsam. Tyskland uppgav att prognosen om när lönsamhet kommer att uppnås kan behöva anpassas med tiden på grund av många olika faktorer, t.ex. företagets investerings- och expansionsbeslut. I alla händelser har PwC lagt fram tillförlitliga utvärderingar om att alla undersökta åtgärder var ekonomiskt rimliga.

(278) Lufthansas och BDF:s påstående om att det inte finns någon verklig motivering enligt marknadsekonomitestet är därför ogrundat enligt Tyskland, särskilt eftersom Lufthansa inte hade tillgång till PwC:s marknadsekonomitest.

(279) När det gäller kapitalökningarna uppgav Tyskland att flygplatsen Frankfurt-Hahn inte har stängts, utan har använts för civil luftfart sedan 1993 fram till den tidpunkt då Fraport blev involverat. Tyskland förklarar att flygplatsen Frankfurt-Hahn därför inte var ett projekt för att tillhandahålla Ryanair en flygplats såsom Lufthansa hävdade, utan att den har utformats som en lågprisflygplats som kan användas av alla flygbolag enligt lika och icke-diskriminerande villkor. Tyskland hävdade att det är normalt att en del flygplatser används mer av vissa flygbolag än av andra. Lufthansa har t.ex. självt en egen terminal vid flygplatsen i München.

(280) Tyskland uppgav dessutom att det inte förelåg någon diskriminering i samband med systemet för marknadsföringsstöd. De beviljade marknadsföringsstödbeloppen har fastställts på ett skäligt och icke-diskriminerande sätt. Det enda syftet med att betala ut marknadsföringsstödet i delbetalningar, vilket kritiserats av Lufthansa och BDF, var att minimera riskerna om en flyglinje skulle stängas kort efter det att den öppnats. Tyskland hävdade att denna risk inte förekom i samma utsträckning om flygbolaget redan var etablerat på flygplatsen Frankfurt-Hahn och redan betjänade fler än 1 miljon passagerare. Enligt Tyskland har Ryanair inte heller fått något hemligt eller omotiverat marknadsföringsstöd från FFHG.

(281) När det gäller frågan om huruvida något stöd kom från statliga medel framhöll Tyskland att det, i motsats till vad Lufthansa och BDF hävdade, inte gick att dra några slutsatser från Fraports årliga balansräkningar, där företaget förklarar att det är ett ”beroende offentligägt företag”. Detta uttalande fanns endast med i årsredovisningen för att ange förhållandet till närstående företag och personer till Fraport, men påverkar inte bedömningen av statligt stöd. I alla händelser kan inte kapitalökningen tillskrivas staten utifrån denna ansökan.

(282) När det gäller frågan om huruvida det stöd som beviljades FFHG är förenligt med den inre marknaden förklarade Tyskland att Lufthansas och BDF:s argument att flygplatsen började användas för civila ändamål först sex år efter det att den slutat användas för militära ändamål var både felaktigt och irrelevant. Flygplatsen började användas för civila ändamål direkt 1993, och infrastrukturen för civil användning fanns redan. Utökningen av infrastrukturen för att göra flygplatsen redo för kommersiell passagerartrafik var oundviklig.

(283) Tyskland tillbakavisade Lufthansas och BDF:s argument att flygplatsen Frankfurt-Hahn inte bidrog till att avlasta Frankfurt am Mains flygplats och påpekade att Lufthansa och BDF inte hade styrkt sitt påstående med belägg.

(284) Tyskland motsatte sig särskilt Lufthansas och BDF:s argument att det var tveksamt om flygplatsen Frankfurt-Hahn skapade ett stort antal arbetstillfällen. I detta avseende hävdade Tyskland att det inte kunde ifrågasättas att flygplatsen hade haft ett avsevärt inflytande på den ekonomiska och sociala utvecklingen i den strukturellt svaga region som den är belägen i.

(285) Tyskland tillbakavisade dessutom de diskriminerande effekter som Lufthansa och BDF ansåg att passageraravgifterna och marknadsföringsstödet hade. Tyskland försäkrade att de hade fastställts på grundval av ekonomiska överväganden och beräkningar och fanns tillgängliga för flygbolagen på ett enhetligt och icke-diskriminerande sätt.

(286) Tyskland tillbakavisade slutligen Lufthansas och BDF:s tvivel angående tillämpningen av ”single till”-metoden på flygplatsen Frankfurt-Hahn. Tyskland uppgav att denna metod var ekonomiskt motiverad, vilket PwC:s marknadsekonomitest också hade visat, och att det inte skulle ha varit möjligt att locka flygbolag till flygplatsen om passageraravgifterna hade varit så höga att en lönsam drift av flygplatsen kunnat säkerställas redan från början.

(287) Till svar på Lufthansas och BDF:s påståenden om att Ryanair beviljats stöd genom 1999, 2002 och 2005 års avtal med Ryanair hänvisade Tyskland till de detaljerade marknadsekonomitester som utförts av PwC och förklarade att dessa avtal inte kan utgöra statligt stöd eftersom de uppfyller principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. Enligt Tyskland är de beräkningar som lagts fram av Lufthansa och BDF osannolika och grundas på fel passagerarsiffror. Tyskland påpekade återigen att det inte var möjligt att driva en flygplats som Frankfurt-Hahn på ett lönsamt sätt ända från början, utan endast på medellång till lång sikt.

(288) Tyskland uppgav också att de tvivel som Lufthansa och BDF gett uttryck för i frågan om huruvida stödet till Ryanair kunde motiveras var ogrundade. Tyskland hävdade dessutom att även om marknadsföringsstödet skulle utgöra en fördel för Ryanair, vilket inte var fallet, skulle ett sådant stöd enligt Tyskland ändå vara förenligt med den inre marknaden på grundval av de kriterier som fastställs i skäl 79 i 2005 års luftfartsriktlinjer.

7.3 *OM SYNPUNKTERNA FRÅN AIR FRANCE OCH AEA*

(289) När det gällde synpunkterna från AEA påpekade Tyskland att de inte styrktes med belägg. Tyskland hävdade dessutom att även om konkurrerande flygplatser hade påverkats negativt såsom AEA påstod, hade dessa flygplatser inte klagat på detta och hade inte ens kommenterat beslutet om att inleda förfarandet från 2008.

8. **BEDÖMNING – FÖREKOMSTEN AV STÖD**

(290) Enligt artikel 107.1 i fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(291) De kriterier som anges i artikel 107.1 i fördraget är kumulativa. För att fastställa om åtgärden i fråga utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget måste därför samtliga följande villkor vara uppfyllda. Det ekonomiska stödet ska

a) ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel,

b) gynna vissa företag eller viss produktion,

c) snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen, och

d) påverka handeln mellan medlemsstaterna.

8.1 *INSLAG AV STÖD I DE ÅTGÄRDER SOM BEVILJATS FLYGPLATSEN*

8.1.1 ÅTGÄRD 1: 2001 ÅRS RESULTATÖVERFÖRINGSAVTAL

FRÅGAN OM HURUVIDA REGLERNA OM STATLIGT STÖD ÄR TILLÄMPLIGA PÅ FLYGPLATSER

(292) Tyskland hävdar att 2001 års resultatöverföringsavtal infördes innan offentlig finansiering av flygplatser ansågs utgöra statligt stöd, och inte ändrades förrän det ersattes av 2004 års resultatöverföringsavtal.

(293) Kommissionen måste därför först fastställa om reglerna om statligt stöd var tillämpliga på 2001 års resultatöverföringsavtal vid den tidpunkt då det ingicks. I detta sammanhang erinrar kommissionen om att en stödåtgärd utgör befintligt stöd enligt artikel 1 b v i förordning (EG) nr 659/1999 om det kan fastställas att stödåtgärden inte utgjorde något stöd när den infördes men senare blev ett stöd på grund av utvecklingen av den gemensamma marknaden, utan att medlemsstaten företagit någon ändring

(294) Tidigare bestämdes utvecklingen av flygplatser faktiskt ofta av rent territoriella överväganden eller, i vissa fall, militära krav. Driftsmässigt var de organiserade som en del av förvaltningen och inte som kommersiella företag. Även konkurrensen mellan flygplatser och mellan flygplatsoperatörer var liten och ökade gradvis. Med tanke på dessa förhållanden ansåg kommissionen under en tid att statlig finansiering av flygplatser och flygplatsinfrastruktur var en allmän ekonomiskpolitisk åtgärd, som inte omfattades av stödbestämmelserna i fördraget.

(295) Marknadsförhållandena har dock förändrats. I sin dom i Aéroports de Paris-målet fastställde tribunalen att driften av en flygplats, inklusive tillhandahållandet av flygplatstjänster till flygbolag och olika tjänsteleverantörer på flygplatser, utgör en ekonomisk verksamhet. ([45]) Sedan den domen meddelades (den 12 december 2000) är det alltså inte längre möjligt att betrakta drift och uppförande av flygplatser som en uppgift som utförs av förvaltningen inom den offentliga sektorns ansvarsområde, utanför reglerna om kontroll av statligt stöd.

([45]) Mål T-128/89, Aéroports de Paris mot kommissionen, REG 2000, s. II-3929 (bekräftad genom domstolens dom i mål C-82/01 P, REG 2002, s. I-9297, punkt 75 med ytterligare hänvisningar).

(296) Som domstolen bekräftade i sin dom om flygplatsen Leipzig/Halle är det inte möjligt att på förhand utesluta att flygplatserna faller inom tillämpningsområdet för bestämmelserna för statligt stöd, eftersom driften av en flygplats och anläggning av flygplatsinfrastruktur är en ekonomisk verksamhet ([46]). Om en flygplatsoperatör bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett rättslig status eller hur den finansieras, utgör den ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget, och då ska fördragets bestämmelser rörande statliga stöd tillämpas ([47]).

(297) FFHG har skött byggande, underhåll och drift på flygplatsen Frankfurt-Hahn. I detta sammanhang har FFHG erbjudit flygplatstjänster och tagit ut avgifter av användarna – både kommersiella luftfartsoperatörer och icke-kommersiella användare inom allmänflyget – för användning av flygplatsens infrastruktur, och utnyttjar därmed infrastrukturen för kommersiella ändamål. Därför måste det slås fast att FFHG bedrivit ekonomisk verksamhet från och med datumet för domen i Aéroports de Paris-målet (dvs. den 12 december 2000) och framåt.

(298) Mot bakgrund av utvecklingen (som beskrivs i skälen 294–296) anser kommissionen emellertid att de offentliga myndigheterna före tribunalens dom i Aéroports de Paris-målet med rätta kunde anse att finansiering av åtgärder i fråga om flygplatser inte utgjorde statligt stöd och därför inte behövde anmälas till kommissionen. Kommissionen kan således inte ifrågasätta enskilda finansieringsåtgärder (som inte beviljats enligt en stödordning ([48])), som definitivt godkändes före domen i Aéroports de Paris-målet enligt reglerna om statligt stöd.

(299) Därför måste kommissionen för det första bedöma huruvida 2001 års resultatöverföringsavtal infördes före domen i Aéroports de Paris-målet (den 12 december 2000) och för det andra om åtgärden ändrades senare.

(300) Resultatöverföringsavtalet från 2001 slöts oåterkalleligt den 31 augusti 1999 och bekräftades i en notariatshandling av den 24 november 2000. Kommissionen anser därför att 2001 års resultatöverföringsavtal oåterkalleligen infördes före domen i Aéroports de Paris-målet. Dessutom ändrades inte 2001 års resultatöverföringsavtal förrän det ersattes av 2004 års resultatöverföringsavtal.

(301) Vid den tidpunkten kunde de offentliga myndigheterna följaktligen med rätta anse att ett resultatöverföringsavtal för att täcka FFHG:s årliga förluster inte utgjorde statligt stöd.

SLUTSATS

(302) Mot bakgrund av övervägandena i skäl 292 och följande drar kommissionen slutsatsen att de offentliga myndigheterna vid den tidpunkt då 2001 års resultatöverföringsavtal infördes med rätta kunde anse att ett resultatöverföringsavtal för att täcka FFHG:s årliga förluster inte utgjorde statligt stöd.

8.1.2 ÅTGÄRD 2: 2001 ÅRS KAPITALÖKNING

(303) År 2001 ökade Fraport och delstaten Rheinland-Pfalz FFHG:s kapital med 27 miljoner euro. Fraport bidrog med 19,7 miljoner euro och delstaten Rheinland-Pfalz med 7,3 miljoner euro. Kapitalökningen godkändes först av Fraports tillsynsnämnd (när det gällde Fraports bidrag) den 14 december 2001, och därefter genom ett beslut av FFHG:s aktieägare av den 9 januari 2002 ([49]). Fraports och delstatens kapitalökning trädde i kraft den 9 januari 2002.

([46]) Mål T-455/08, Flughafen Leipzig/Halle GmbH och Mitteldeutsche Flughafen AG mot kommissionen, [2011] ECR I-00000, särskilt punkterna 105 och 106.

([47]) Se särskilt kommissionens beslut av den 17 juni 2008 i ärende C-29/08 Flughafen Frankfurt Hahn – påstått statligt stöd till flygplatsen och avtalet med Ryanair (EUT C 12, 17.1.2009, s. 6), punkterna 204–208, och kommissionens beslut av den 21 mars 2012 i ärende C 76/2002 Charleroi Airport – påstått stöd till flygplatsen och Ryanair (EUT C 248, 17.8.2012, s. 1).

([48]) Följande anges i artikel 1 d i förordning (EG) nr 659/1999: "*stödordning*: varje rättsakt på grundval av vilken individuellt stöd kan beviljas företag som i rättsakten definieras på ett allmänt och abstrakt sätt, utan att några ytterligare genomförandeåtgärder krävs, samt varje rättsakt på grundval av vilken stöd, som inte är hänförbart till ett visst projekt, kan beviljas ett eller flera företag för obestämd tid och/eller med obestämt belopp."

([49]) FFHG:s lägesrapport från 2002, s. 5.

8.1.2.1 ***Begreppen företag och ekonomisk verksamhet***

(304) Såsom analyseras i skäl 293 och följande måste FFHG sedan den 12 december 2000 anses utgöra ett företag som utövar en ekonomisk verksamhet enligt artikel 107.1 i fördraget.

8.1.2.2 ***Statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten***

(305) För att utgöra statligt stöd måste åtgärderna i fråga finansieras med statliga medel, och beslutet att bevilja åtgärderna måste kunna tillskrivas staten.

(306) Begreppet statligt stöd omfattar alla förmåner som beviljas med statliga medel av staten själv eller av ett förmedlande organ på uppdrag av staten ([50]). Vid tillämpningen av artikel 107.1 i fördraget betraktas de lokala myndigheternas resurser som statliga medel ([51]). I detta avseende är det kommissionens konsekventa praxis att betrakta samtliga resurser i ett offentligt företag som statliga medel, oavsett om företaget går med vinst eller med förlust ([52]).

Delstaten Rheinland Pfalz andel av 2001 års kapitalökning

(307) Delstaten Rheinland-Pfalz finansierade sin andel av 2001 års kapitalökning direkt från sin allmänna budget. Därför kan slutsatsen dras att den åtgärden finansieras med statliga medel och även kan tillskrivas staten.

Fraports andel av 2001 års kapitalökning

Statliga medel

(308) Enligt Tysklands åsikt kan Fraports andel av 2001 års kapitalökning inte anses utgöra finansiering från statliga medel eftersom Fraport vid den tidpunkten var ett oberoende börsnoterat aktiebolag enligt privaträtten och de offentliga myndigheterna inte utövade en löpande kontroll över dess medel.

(309) Enligt rättspraxis ska ett företags resurser betraktas som statliga medel om staten, genom att utöva kontroll över sådana företag, kan styra användningen av deras resurser ([53]).

(310) I det aktuella ärendet anser kommissionen att staten hela tiden utövade en direkt eller indirekt kontroll över de berörda medlen. Kommissionen konstaterar att Fraport vid den tidpunkt då 2001 års kapitalökning oåterkalleligen beslutades var ett företag som till största delen var offentligägt. Före den 11 juni 2001 innehade offentliga aktieägare 100 % av Fraports aktier ([54]). Den 11 juni 2001 blev Fraport börsnoterat, och 29,71 % av dess aktier såldes till privata aktieägare. Därefter innehade delstaten Hessen 32,04 % av aktierna, Stadtwerke Frankfurt am Main GmbH (till 100 % ägt av staden Frankfurt am Main) innehade 20,47 % och Förbundsrepubliken Tyskland 18,32 %.

(311) Mellan den 11 juni 2001 och den 26 oktober 2005 innehades således 70,29 % av Fraports aktier av offentliga aktieägare, och Fraport kan därför anses utgöra ett offentligt avtal i den mening som avses i artikel 2 b i direktiv 2006/111/EG. Majoriteten av Fraports aktier innehades dessutom av offentliga organ, vilket innebär att de kunde utöva ett bestämmande inflytande över Fraport.

(312) Kommissionen anser därför att ett kapitaltillskott som beviljas från Fraports medel skulle utgöra en förlust av statliga medel och därmed innebära en överföring av statliga medel.

([50]) Dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen (Stardust Marine) (REG 2002, s. I-4397).
([51]) De förenade målen T-267/08 och T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, 2011, ännu ej offentliggjorda, punkt 108.
([52]) Se t.ex. kommissionens beslut C 41/2005, Icke-återvinningsbara kostnader i Ungern (EUT C 324, 21.12.2005, s. 12), med ytterligare hänvisningar.
([53]) *Stardust-Marine-domen, punkterna 52 och 57*.
([54]) Delstaten Hessen innehade 45,24 % av aktierna i Fraport, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (till 100 % ägt av staden Frankfurt am Main) innehade 28,89 % och Förbundsrepubliken Tyskland 25,87 %.

Huruvida åtgärden kan tillskrivas staten

(313) Domstolen har också beslutat att även om en stat kan utöva kontroll över ett offentligt företag och dess verksamhet kan man inte automatiskt anta att den utövar denna kontroll i ett visst konkret fall. Ett offentligägt företag kan handla mer eller mindre självständigt beroende på i vilken utsträckning staten medger detta.

(314) Endast det faktum att ett offentligägt företag kontrolleras av staten är under sådana omständigheter inte tillräckligt för att anse att de åtgärder som företaget vidtagit, t.ex. den finansiering som beviljades FFHG genom 2001 års kapitalökning, ska tillskrivas staten. Det är vidare nödvändigt att undersöka om de offentliga myndigheterna ska anses ha varit delaktiga på ett eller annat sätt i denna åtgärd. På denna punkt har EU-domstolen angett att det kan härledas ur omständigheterna i det enskilda fallet och det sammanhang i vilket åtgärden vidtagits att en stödåtgärd som vidtagits av ett offentligägt företag kan tillskrivas staten ([55]).

(315) Dessa indikatorer kan vara integrering av företaget i den offentliga förvaltningens strukturer, arten av företagets verksamhet och om den bedrivs på marknaden under normala konkurrensförhållanden med privata aktörer, företagets rättsliga ställning (om det omfattas av offentlig rätt eller vanlig bolagsrätt), hur omfattande tillsyn de offentliga myndigheterna har över företagets förvaltning eller någon annan indikator som i det konkreta fallet tyder på deltagande från de offentliga myndigheternas sida i antagandet av en åtgärd eller sannolikheten för att de inte deltar, med hänsyn även till åtgärdens omfattning, dess innehåll eller de villkor den innehåller ([56]).

(316) Såsom anges i skäl 135 och följande framhöll Tyskland att de åtgärder som Fraport vidtagit i fråga om flygplatsen Frankfurt-Hahn inte kunde tillskrivas staten. I detta avseende hänvisade Tyskland särskilt till § 76 i AktG och till domar enligt tysk lag, där det fastställs att styrelsen för ett *Aktiengesellschaft* har stor handlingsfrihet när det gäller företagets dagliga verksamhet och därför agerar oberoende av sina aktieägare.

(317) Tyskland hänvisade också till en dom från tyska federala domstolen *Bundesgerichtshof*, där domstolen konstaterade att offentliga aktieägare inte kunde utöva inflytande över enskilda beslut som fattas i den dagliga verksamheten, utan endast kunde tillhandahålla en allmän ram och vägleda tillsynen över Fraport. Enligt Tyskland erkändes den särskilda karaktären hos ett *Aktiengesellschaft* också i förhållande till EU:s lagstiftning om offentlig upphandling i EU-domstolens dom i målet Stadtwerke Brixen AG ([57]).

(318) När det gäller de offentliga aktieägarnas deltagande i beslutsprocessen vid bolagsstämman hävdade Tyskland därför att en bolagsstämmas omröstning inte betyder något mer än att de offentliga aktieägarna utövar sina lagstadgade rättigheter och skyldigheter som aktieägare. Tyskland tillbakavisade också påståendet att någon av de andra indikationer i Stardust Marine-domen som nämns i skäl 315 var aktuella i detta fall.

(319) Som en preliminär anmärkning påpekar kommissionen att endast det faktum att ett statligt ägt företag är ett aktiebolag enligt privaträtten – med beaktande av det oberoende som denna juridiska form kan medföra för företaget – inte kan anses vara tillräckligt för att utesluta att dess åtgärder kan tillskrivas staten ([58]). Ingen åtskillnad bör göras mellan fall där stöd beviljas direkt av staten och fall där det beviljas av offentliga eller privata organ som inrättats eller utsetts av staten för att förvalta stödet ([59]).

(320) Dessutom konstaterar kommissionen att den dom som meddelades av den tyska *Bundesgerichtshof* 1999 ([60]) rör ett straffrättsligt förfarande. I detta förfarande var frågan i sista instans huruvida en före detta anställd vid Fraport

([55]) Stardust-Marine-domen, punkterna 52 och 57.
([56]) Stardust-Marine-domen, punkterna 55 och 56.
([57]) Mål C-458/03, Stadtwerke Brixen AG, REG 2005, s. I-08585, punkt 67.
([58]) Mål T-442/03, Sociedade Independente de Comunicação mot kommissionen, REG 2008, s. II-01161, punkt 100.
([59]) Kommissionens beslut 2014/273/EU av den 19 september 2012 om de åtgärder SA.26379 (C 13/10) (ex NN 17/10) som Slovenien har genomfört till förmån för Elan d.o.o. (EUT L 144, 15.5.2014, s. 1), skäl 99.
([60]) Urteil vom 3.3.1999, Az. 2StR 437–98, NJW 1999, 2378.

kunde åtalas för brottet ”korruption av en anställd” eller ”korruption av en statstjänsteman”, och om Fraport således skulle betraktas som en ”annan förvaltning” enligt den tyska strafflagen ([61]). Detta mål har därför inget som helst samband med frågan om huruvida en åtgärd från Fraports sida kan tillskrivas staten enligt reglerna om statligt stöd, utan klargör endast att en anställd vid Fraport inte är en statstjänsteman och att Fraport inte kan anses ingå i den offentliga förvaltningen i den mening som avses i den tyska strafflagen.

(321) När det gäller en annan dom från Bundesgerichtshof som anförts av Tyskland ([62]) konstaterar kommissionen att den domen, precis som ärendet Parking Brixen ([63]), rörde kriteriet för offentlig kontroll över ett företag i den mening som avses i unionens regler om offentlig upphandling. Detta rör följaktligen inte frågan om huruvida en åtgärd kan tillskrivas staten.

(322) Styrelsen för ett *Aktiengesellschaft* kan mycket väl agera på ett oberoende sätt gentemot bolagets offentliga aktieägare när det gäller beslut i den dagliga verksamheten, men på grund av Fraports aktieägarstruktur och konsortieavtalet mellan dess offentliga aktieägare utgör Fraport i sig ändå ett ”beroende offentligägt företag” ([64]) (såsom anges i varje årsredovisning mellan 2001 och 2006).

(323) Flera faktorer visar dessutom på att 2001 års kapitalökning kan tillskrivas staten.

(324) För det första anser kommissionen att det inte stämmer att 2001 års kapitalökning inte hör till sammanhanget, utan den måste ses mot bakgrund av Fraports politiska och rättsliga situation vid den tidpunkten. Dessa omständigheter och fakta visar tydligt att åtgärden inte skulle ha godkänts utan statens deltagande.

(325) Enligt protokollet från sammanträdet i Fraports tillsynsnämnd den 26 september 1997 erbjöd delstaten Rheinland-Pfalz Fraport att involvera sig i flygplatsen Frankfurt-Hahn, eftersom ”delstaten Rheinland-Pfalz genom [Fraports] deltagande i [FFHG] ville stärka utvecklingen av sysselsättningsmöjligheter och för att den förväntade sig en ökning av flygtrafiken”. Efter det att Fraport den 1 januari 1998 blivit aktieägare i FFHG med en andel på 64 % ”[har] delstaten Rheinland-Pfalz regering vänt sig till delstaten Hessens premiärminister med en begäran om ett starkare åtagande från [Fraport] i Hahn [flygplatsen]” enligt protokollet från tillsynsnämndens sammanträde den 10 maj 1999. I detta syfte skulle Fraport ta över de aktier som Holding Hahn och Wayss & Freytag fortfarande innehade i flygplatsen (se skäl 17). I protokollet anges dessutom att Fraport inte skulle bestraffas ”om det inte når regionalpolitiska mål, t.ex. antalet sysselsättningsmöjligheter”, och att ”förhandlingarna om diskussionspunkter mellan Fraport och delstaten har inletts”. I protokollet anges slutligen att ”offentliga medel bör användas i så stor utsträckning som möjligt” för flygplatsens utveckling, och att delstaten Rheinland Pfalz för att påskynda uppbörden av dessa medel ”redan har inrättat en arbetsgrupp inom ekonomiministeriet, där även Fraport är medlem”.

(326) Dessa protokoll visar att Fraport användes som ett verktyg av delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen för att eftersträva regionala och strukturpolitiska mål, t.ex. att skapa fler arbetstillfällen i regionen.

(327) Eftersom Fraport fortfarande var ett offentligägt företag vid den tidpunkten hade dess tillsynsnämnd, vars ledamöter i stor utsträckning (minst hälften av tillsynsnämnden) nominerades av de offentliga aktieägarna, befogenhet att godkänna det grundläggande avtalet av den 31 augusti 1999 (*Grundlagenvereinbarung*) ([65]) och ge styrelsen tillstånd att ingå 2001 års resultatöverföringsavtal ([66]). Fraports bolagsstämma godkände därefter ett beslut av den 3 maj 2000 som gav styrelsen tillstånd att ingå 2001 års resultatöverföringsavtal med FFHG och därmed binda Fraport till FFHG-projektet fram till minst 2005. Eftersom beslutet krävde en majoritet av röster

([61]) Enligt § 11 I nr 2 lit. c *Strafgesetzbuch*.
([62]) Urteil vom 3.7.2008, Az. I ZR 145/05, WRP 2008, 1182, 1186.
([63]) Mål C-458/03, Stadtwerke Brixen AG, REG 2005, s. I-08585, punkt 67.
([64]) Se Fraports årsredovisningar (*Geschäftsbericht*) för åren 2001–2006, offentliggjorda på http://www.fraport.de/de/investor-relations/termine-und-publikationen/publikationen.html. Se särskilt *Geschäftsbericht* 2001, s. 46, *Geschäftsbericht* 2002, s. 66, *Geschäftsbericht* 2003, s. 54, *Geschäftsbericht* 2004, s. 80, *Geschäftsbericht* 2005, s. 64 och *Geschäftsbericht* 2006, s. 72.
([65]) Grundläggande avtal mellan Fraport och delstaten Rheinland-Pfalz av den 31 augusti 1999.
([66]) Tillsynsnämnden gav sitt godkännande av ingåendet av det grundläggande avtalet vid sitt sammanträde den 1 oktober 1999.

som representerade minst tre fjärdedelar av det aktiekapital som deltog i omröstningen och de offentliga myndigheterna vid den tidpunkten innehade 100 % av rösterna (se skäl 305), fattades detta beslut i praktiken av de offentliga myndigheterna.

(328) Delstaten Rheinland-Pfalz ställde också ingåendet av 2001 års resultatöverföringsavtal som villkor för stödet och den offentliga finansieringen, vilket framgår av det grundläggande avtalet av den 31 augusti 1999 ([67]).

(329) Genom de två delstaternas politiska deltagande, direkt på politisk nivå och indirekt via tillsynsnämnden och som offentliga aktieägare i Fraport, blev Fraport involverat i FFHG och ingick 2001 års resultatöverföringsavtal för att ta över FFHG:s förluster fram till minst 2005.

(330) I § 13 i FFHG:s bolagsordning ([68]) angavs att all försäljning från någon aktieägares sida fram till den 31 december 2027 måste godkännas skriftligen av de andra aktieägarna. Eftersom FFHG endast hade två aktieägare vid den tidpunkten, Fraport och delstaten Rheinland-Pfalz, innebar detta att Fraport behövde ett skriftligt godkännande från delstaten Rheinland-Pfalz för att kunna sälja sina aktier. Detta innebar i praktiken att delstaten kunde hindra Fraport från att lämna FFHG-projektet.

(331) Redan 2001, när 2001 års kapitalökning diskuterades, verkade FFHG:s ledning förhandla direkt med delstaten Hessen och delstaten Rheinland-Pfalz ([69]). Det bör noteras att delstaten Hessen vid den tidpunkten ännu inte var aktieägare i FFHG, utan aktieägare i Fraport (med ett innehav på 45,2 %).

(332) Mot denna politiska och rättsliga bakgrund blev det i januari 2001 ([70]) uppenbart att det snabbt behövdes ytterligare investeringar i FFHG för att FFHG skulle bli lönsamt.

(333) Delstaten Rheinland-Pfalz föranledde direkt Fraport att godkänna 2001 års kapitalökning. I ett förslag som lades fram vid tillsynsnämndens sammanträde den 20 juni 2001 noteras att aktieägaren Rheinland-Pfalz när det gällde kapitalökningen på 27 miljoner euro i samband med utvecklingen av flygplatsen Frankfurt-Hahn hade insisterat på att det var ett villkor att investeringarna finansierades genom 2001 års kapitalökning för att fortsätta de offentliga infrastrukturinvesteringarna, t.ex. för anläggandet av den väg som leder fram till flygplatsen Frankfurt-Hahn till ett belopp av cirka […] miljoner euro.

(334) I detta avseende noterade Fraports tillsynsnämnds kommitté för förvärv vid ett sammanträde om 2001 års kapitalökning den 23 november 2001, alltså mindre en månad före det att tillsynsnämnden godkände 2001 års kapitalökning, att Fraport inte kunde dra sig tillbaka från FFHG vid den tidpunkten eftersom ”det inte kunde förväntas att delstaten Rheinland-Pfalz skulle gå med på detta” ([71]).

(335) Kommissionen anser därför att 2001 års kapitalökning kan tillskrivas staten.

8.1.2.3 ***Ekonomisk fördel***

(336) En fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget är varje ekonomisk förmån som ett företag inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden, dvs. i avsaknad av statligt ingripande ([72]). Det är endast åtgärdens inverkan på företaget som är relevant och inte vare sig orsaken till eller syftet med det statliga ingripandet ([73]). En fördel föreligger när ett företags ekonomiska situation har förbättrats till följd av ett statligt ingripande.

([67]) Grundläggande avtal mellan Fraport och delstaten Rheinland-Pfalz av den 31 augusti 1999, se punkterna 4 och 5.
([68]) § 13 i FFHG:s bolagsordning av den 29 november 2001, med titeln *”Verfügung über Geschäftsanteile”* (dvs. fördelning av aktier).
([69]) Protokoll från sammanträdet i tillsynsnämndens kommitté för förvärv den 30 maj 2001.
([70]) Handlingar som lagts fram för styrelsen *(”Vorstandsvorlage”)* om FFHG:s ekonomiska utveckling av den 14 maj 2001, se även protokollet från sammanträdet i tillsynsnämndens kommitté för förvärv den 30 maj 2001, se även BCG:s analys av FFHG:s potential av den 14 februari 2001, s. 10.
([71]) Förslag om beslut till Fraports tillsynsnämnd av den 23 november 2001.
([72]) Dom av den 11 juli 1996 i mål C-39/94, Syndicat français de l’Express international (SFEI) m.fl. mot La Poste m.fl. (REG 1996, s. I-3547), punkt 60, och dom av den 29 april 1999 i mål C-342/96, Konungariket Spanien mot Europeiska kommissionen (REG 1999, s. I-2459), punkt 41.
([73]) Dom av den 2 juli 1974 i mål 173/73, Republiken Italien mot Europeiska gemenskapernas kommission (REG 1974, s. 709), punkt 13.

(337) Dessutom gäller att ”kapital som staten direkt eller indirekt ställer till ett företags förfogande under omständigheter som motsvarar normala marknadsförhållanden inte kan betecknas som statligt stöd” ([74]). För att avgöra om 2001 års kapitalökning ger FFHG en fördel som man inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden måste kommissionen i förevarande fall jämföra beteendet hos de offentliga myndigheter som tillhandahåller investeringsbidrag och kapitaltillskott med beteendet hos en privat investerare i en marknadsekonomi som styrs av utsikter till lönsamhet på lång sikt ([75]).

(338) Vid bedömningen bör ingen hänsyn tas till eventuella positiva effekter för ekonomin i den region där flygplatsen ligger, eftersom domstolen har klargjort att den relevanta frågan när det gäller tillämpning av principen om en privat investerare i en marknadsekonomi är om ”en privat investerare under liknande förhållanden och på grundval av en förväntad lönsamhet, utan sociala eller regionalpolitiska överväganden, skulle ha skjutit till samma kapital” ([76]).

(339) I domen i målet Stardust Marine slog domstolen fast att ”[…] det är mot bakgrund av förhållandena vid tidpunkten då stödåtgärderna vidtogs som det skall bedömas huruvida staten har agerat som en försiktig investerare i en marknadsekonomi i syfte att fastställa om dess agerande var ekonomiskt förnuftigt. All bedömning som grundar sig på senare förhållanden skall undvikas” ([77]).

(340) Vidare förklarade domstolen i domen i målet EDF att ”[v]arken ekonomiska kalkyler som upprättats efter det att förmånen beviljats, retrospektiva rapporter som visar att den berörda medlemsstatens investering faktiskt blivit lönsam eller omständigheter som i efterhand visar att det var motiverat att fatta det beslut som faktiskt fattades kan däremot vara tillfyllest för att visa att medlemsstaten – innan eller samtidigt som den ekonomiska fördelen beviljades – fattat beslutet i egenskap av aktieägare” ([78]).

(341) För att kunna tillämpa principen om en privat investerare i en marknadsekonomi måste kommissionen utgå från den tidpunkt när beslutet om att öka FFHG:s kapital fattades. Kommissionen måste också i princip grunda sin bedömning på den information och de antaganden som fanns tillgängliga för FFHG:s offentliga aktieägare vid den tidpunkt då beslutet om de ekonomiska arrangemangen fattades.

(342) Kommissionen medger att det kan vara svårt för den berörda medlemsstaten och de berörda aktörerna att lägga fram fullständiga bevis från den aktuella tidpunkten rörande ekonomiska arrangemang som ingicks för många år sedan, och att man kommer att ta hänsyn till detta när man tillämpar det aktuella kriteriet i det aktuella fallet.

(343) Tyskland hävdar att FFHG:s aktieägare grundade sitt beslut om att skjuta till ytterligare kapital på flera dokument som hade utarbetats av FFHG, Fraport och externa rådgivare, och att beslutet därför var motiverat.

(344) Det stämmer visserligen att en långsiktig plan för investeringar i FFHG under perioden 2001–2015 utarbetades, men vid tidpunkten för 2001 års kapitalökning ansåg Fraports konsulter BCG och SD att den medförde höga risker, eftersom FFHG skulle nå en årlig vinst på […] euro enligt oproportionerligt höga tillväxtantaganden först 2015. I detta sammanhang kan flera iakttagelser göras när det gäller tidpunkten för 2001 års kapitalökning och den information som fanns tillgänglig vid den tidpunkt då åtgärden beslutades av delstaten Rheinland-Pfalz och Fraport.

(345) Beslutet att skjuta till ytterligare kapital i FFHG fattades mot bakgrund av flygplatsens försämrade ekonomiska situation 2001. I januari 2001 presenterades en rapport om FFHG:s ekonomiska situation. I rapporten drogs slutsatsen att även om de preliminära mål som Fraport satt upp för FFHG hade nåtts snabbt och passagerarantalet ökade, försämrades den ekonomiska situationen dramatiskt eftersom två av FFHG:s största kunder (Malaysian Airlines Cargo och MNG Airlines) skiftade sin verksamhet från eller minskade sin verksamhet vid flygplatsen Frankfurt Hahn. Mot denna bakgrund gav Fraport BCG och SD i uppgift att ta fram en strategi för FFHG. BCG:s rapport visar att även i händelse av oproportionerlig tillväxt kunde investeringarna i FFHG inte förväntas bli

([74]) Dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen (Stardust Marine) (REG 2002, s. I-4397), punkt 69.
([75]) Mål C-305/89, Italien mot kommissionen (Alfa Romeo), REG 1991, s. I-1603, punkt 23, och mål T-296/97, Alitalia mot kommissionen, REG 2000, s. II-03871, punkt 84.
([76]) Mål 40/85, Belgien mot kommissionen, REG 1986, s. I-2321.
([77]) Domen i det ovannämnda målet Stardust Marine, punkt 71.
([78]) Mål C-124/10 P, kommissionen mot Electricité de France (EDF), 2012, ännu ej offentliggjort, punkt 85.

lönsamma förrän 2015. Sådana tillväxtantaganden bekräftades även som orealistiska av Interplan ([79]) ([80]) I sin rapport uppgav BCG dessutom att investeringarna inte kunde förväntas bli lönsamma enligt realistiska tillväxtantaganden. För att styrka detta beräknade BCG nettonuvärdet för investeringen enligt sammanfattningen i tabell 19.

Tabell 19

BCG:s lönsamhetsberäkning för investeringar i FFHG ([1])

Antaganden ([2])	Nettonuvärde ([3]) (i euro)
20 % tillväxt från och med 2005	(…)
10 % tillväxt från och med 2005	(…)
7 % tillväxt från och med 2005	(…)

([1]) Lönsamhetsanalys, BCG, den 14 februari 2001.
([2]) Diskonteringen för beräkningen av nettonuvärdet förutsattes vara […] %.
([3]) Nettonuvärdet anger om avkastningen på ett visst projekt överstiger kapitalkostnaderna/alternativkostnaderna för kapital. Ett projekt anses vara en ekonomiskt lönsam investering om det genererar ett positivt kapitalvärde. Investeringar som ger en avkastning som är lägre än kapitalkostnaderna/alternativkostnaderna för kapital är inte ekonomiskt lönsamma. Kapitalkostnaderna/alternativkostnaderna för kapital återspeglas i diskonteringsräntan.

(346) Enligt trafikprognoserna från Fraports externa sakkunniga skulle det krävas kompletterande infrastrukturinvesteringar för att nå ytterligare tillväxt ([81]). Det totala beloppet för de nödvändiga investeringarna uppskattades uppgå till […] miljoner euro och skulle ha omfattat en utökning av start- och landningsbanan, taxibanor, plattor och andra infrastrukturåtgärder. Såsom BCG uppger gjordes dock ingen detaljerad bedömning för att underbygga denna omfattande investeringsplan. Av dessa skäl ansåg BCG att investeringen medförde höga risker och rekommenderade att dessa risker skulle delas med en ytterligare investerare eller att Fraport skulle överväga att sälja sin andel i FFHG.

(347) Tyskland lade fram ett marknadsekonomitest som utförts av PwC för att motivera att 2001 års kapitalökning överensstämde med marknaden. Marknadsekonomitestet styrker dock inte Tysklands argument att FFHG:s aktieägare agerade som försiktiga investerare enligt bedömningen i skäl 348 och följande.

(348) Kommissionen noterar den långsiktiga affärsplan som utarbetades av Fraports konsult SD 2001, vilken låg till grund för de marknadsekonomitester som PwC utförde 2006 respektive 2008. I affärsplanen identifieras följande tre scenarier:

i) Ingen förändring: Fraport gör inga ytterligare investeringar.

ii) Alternativt scenario 1: begränsade investeringar i utökningen av start- och landningsbanan enligt mycket pessimistiska marknadsprognoser.

iii) Alternativt scenario 2: identiska investeringar, men bästa möjliga trafikprognoser.

(349) PwC beräknade dock inte nettonuvärdet för de olika scenarierna för att möjliggöra en jämförelse. Det nettonuvärde som fastställs i tabell 20 visar att nettonuvärdet 2001–2015 skulle vara negativt i alla scenarier. De prognoser som låg till grund för PwC:s lönsamhetsanalys visar också att de alternativa scenarierna endast under mycket optimistiska trafikprognoser och under förutsättning av en oproportionerligt hög tillväxt skulle leda till mindre förluster (med […] miljoner euro) än i scenariot ingen förändring (utan att ta hänsyn till att det skulle krävas en investering på […] miljoner euro). I det värsta tänkbara scenariot skulle nettonuvärdet för det alternativa scenariot vara ännu högre (med […] miljoner euro) än i scenariot utan förändring.

([79]) Interplan var en konsult som anlitades av Fraport för att analysera flygplatsen Frankfurt-Hahns trafikpotential.
([80]) Protokoll från sammanträdet i FFHG:s tillsynsnämnds kommitté för förvärv den 30 maj 2001.
([81]) SH&E: Undersökning av flygplatsen Frankfurt-Hahns trafikpotential, den 18 juli 2001.

Tabell 20

Lönsamhetsanalys av 2001 års kapitalökning ([82])

(…)

Källa: PwC:s rapport av den 24 oktober 2008, s. 39 samt kommissionens bedömning ([83]).

(350) Tyskland hävdade dessutom att ett tillbakadragande från Fraports sida hade övervägts, men att det inte var möjligt fram till minst 2005. Detta alternativ övervägdes därför inte. Även om Fraport var bundet enligt 2001 års resultatöverföringsavtal uppgick nettonuvärdet för de förluster som förväntades uppstå från 2001 till 2005 till […] miljoner euro. Kommissionen anser därför att täckandet av FFHG:s förluster fram till 2005 utan ytterligare investeringar skulle ha blivit mindre kostsamt än att investera ytterligare i flygplatsen.

(351) Kommissionen erinrar också om att lönsamhetsprognosen för Fraports investeringar i FFHG försämrades betydligt efter det att beslutet om att ingå 2001 års resultatöverföringsavtal fattades (dvs. efter augusti 1999).

(352) I tabell 21 jämförs de förväntade årsresultaten 2001–2010 enligt FFHG:s affärsplan som utarbetats till stöd för beslutet om 2001 års resultatöverföring och FFHG:s affärsplan till stöd för 2001 års kapitalökning. Nettonuvärdet för FFHG:s årsresultat för samma period minskade följaktligen med omkring […] miljoner euro.

Tabell 21

Jämförande bedömning av FFHG:s årsresultat enligt affärsplanen för 2001 års resultatöverföringsavtal i förhållande till 2001 års kapitalökning ([84])

(…)

Källa: PwC:s rapport av den 24 oktober 2008, s. 32 och 39 samt kommissionens bedömning ([85]).

(353) Kommissionen påpekar dessutom att lönsamheten av 2001 års kapitalökning diskuterades enligt protokollet från tillsynsnämndens sammanträde den 16 november 2001. Enligt detta protokoll förväntades inte investeringarna i FFHG bli lönsamma – inte heller den mellanliggande investeringen på 27 miljoner euro. I protokollet anges dock att Fraport skulle tillhandahålla ”riskkapital för att öppna möjligheter inför framtiden”. Företrädaren för delstaten Rheinland-Pfalz (*Landrat* för distriktet Rhein-Hunsrück) noterade dessutom att enligt protokollet från sammanträdet i FFHG:s tillsynsnämnd i maj 2001 ”beror Fraports beslut att investera i FFHG inte på lönsamhetsprognoserna, utan på att Fraports tillsynsnämnds kommitté för förvärv, som har gett sitt samtycke”.

(354) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att 2001 års kapitalökning av Fraport inte beviljades i enlighet med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi och gav FFHG en fördel.

(355) När det gäller delstaten Rheinland-Pfalz kapitalökning konstaterar kommissionen att Tysklands motivering att kapitalökningen överensstämmer med marknaden baseras på samma grunder som för Fraport, vilket redan har diskuterats i skäl 344 och följande. De argument som framförts i det avseendet gäller också här.

([82]) Scenarierna ”ingen förändring”, ”alternativ 1” och ”alternativ 2” grundas på uppgifter i PwC:s rapport av den 24 oktober 2008, s. 39. Diskonteringen fastställdes i BCG:s ”potentialbedömning” av den 14 februari 2010.
([83]) Kommissionen beräknade nettonuvärdet med användning av diskonteringen […] %, som fastställdes i BCG:s lönsamhetsanalys. Kommissionen identifierade även ett ytterligare alternativ, dvs. ingen förändring (förlusttäckning fram till 2005).
([84]) Diskontering enligt PwC:s rapport av den 24 oktober 2008, s. 33.
([85]) Kommissionen beräknade nettonuvärdet med användning av den diskontering som anges i PwC:s rapport.

(356) I detta sammanhang konstaterar kommissionen för det första att delstaten sedan 1994 redan hade investerat flera gånger i FFHG utan framgång. För det andra deltog delstaten i kapitalökningen på andra villkor än Fraport (ingen ersättning för investeringen under löptiden för 2001 års resultatöverföringsavtal kunde ha förväntats). Enligt 2003 års investeringsrapport för delstaten Rheinland-Pfalz var skälet till delstatens investering i flygplatsen Frankfurt-Hahn för det tredje viktiga sociala och strukturpolitiska mål, t.ex. skapande av sysselsättning och uppfyllande av transportpolitiska mål, snarare än lönsamhetsöverväganden.

(357) Kommissionen drar därför också slutsatsen att 2001 års kapitalökning av delstaten Rheinland-Pfalz inte beviljades i enlighet med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi och gav FFHG en fördel.

8.1.2.4 ***Selektivitet***

(358) För att en statlig åtgärd ska omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107.1 i fördraget måste den gynna ”vissa företag eller viss produktion”. Det är alltså bara de åtgärder som gynnar företag på ett selektivt sätt som omfattas av begreppet statligt stöd.

(359) I det aktuella ärendet gynnade Fraports och delstaten Rheinland-Pfalz kapitalökningar 2001 endast FFHG. Båda kapitalökningarna var således per definition selektiva i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

8.1.2.5 ***Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln***

(360) Statligt stöd från en medlemsstat påverkar handeln inom unionen när det stärker ett företags ställning på den inre marknaden i förhållande till konkurrerande företag. Enligt fast rättspraxis ([86]) räcker det att stödmottagaren konkurrerar med andra företag på konkurrensutsatta marknader för att det ska vara en konkurrenssnedvridande åtgärd.

(361) Enligt bedömningen i skäl 304 är driften av en flygplats en ekonomisk verksamhet. Det råder konkurrens både mellan flygplatser när det gäller att locka till sig flygbolag och motsvarande flygtrafik (passagerar- och frakttrafik) och mellan flygplatsoperatörer som kan konkurrera sinsemellan om att få ansvara för förvaltningen av en viss flygplats. I synnerhet när det gäller lågprisflygbolag och charterbolag kan också flygplatser som inte är belägna inom samma upptagningsområden, och till och med flygplatser som är belägna i olika medlemsstater, konkurrera med varandra för att locka till sig dessa flygbolag.

(362) Med tanke på flygplatsen Frankfurt-Hahns storlek (se tabell 1) och närheten till andra unionsflygplatser, särskilt Frankfurt am Mains flygplats, Luxemburgs flygplats, Zweibrücken-flygplatsen, Saarbrücken-flygplatsen och Köln-Bonn-flygplatsen ([87]), anser kommissionen att de berörda åtgärderna sannolikt kunde påverka handeln mellan medlemsstaterna. Som angavs i skäl 202 går det internationella flyg från flygplatsen Frankfurt-Hahn till en mängd internationella destinationer. Start- och landningsbanan på flygplatsen Frankfurt-Hahn är tillräckligt lång för att flygbolagen ska kunna trafikera internationella destinationer.

(363) Flygplatsen Frankfurt-Hahn fungerar dessutom som fraktflygplats (se tabell 2). När det gäller konkurrensen på flygfraktområdet noterar kommissionen att frakt vanligtvis är rörligare än passagerartransporter. ([88]) I regel anses upptagningsområdet för fraktflygplatser ha en radie på minst 200 km och en restid på 2 timmar. När det gäller konkurrensen på flygfraktområdet noterar kommissionen att frakt vanligtvis är rörligare än passagerartransporter ([89]). I regel anses upptagningsområdet för fraktflygplatser ha en radie på minst 200 km och en restid på två timmar. Baserat på de uppgifter som kommissionen har tillgång till anser sektorns aktörer att upptagningsområdet för en fraktflygplats kan vara ännu större eftersom lastbilstransporter på upp till en halv dag

([86]) Dom av den 30 april 1998 i mål T-214/95, Het Vlaamse Gewest mot kommissionen (REG 1998, s. II-717).
([87]) Se avsnitt 2.2.
([88]) Flygplatsen Leipzig/Halle konkurrerade t.ex. med flygplatsen Vatry (Frankrike) om att bli DHL:s europeiska navflygplats. Se Leipzig/Halle-domen, punkt 93.
([89]) Se fotnot 88.

(dvs. upp till 12 timmars körtid) i regel accepteras av speditörer som vill använda flygplatsen för godstransporter. ([90]) Mot denna bakgrund anser kommissionen att på grund av att fraktflygplatser är mer fungibla än passagerarflygplatser – eftersom det räcker att flygfrakten levereras till ett särskilt område och sedan transporteras av speditörer på väg eller järnväg till sin slutdestination – att det bland annat finns en högre sannolikhet för snedvridningar av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna.

(364) På grundval av de argument som redovisas i skälen (360)–(364) gör den ekonomiska fördel som FFHG fick att detta företag har förstärkt sin position gentemot konkurrenterna på den europeiska marknaden för flygplatstjänster. Mot denna bakgrund måste den fördel som FFHG fick genom 2001 års kapitalökning anses kunna snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

8.1.2.6 ***Slutsats***

(365) Kapitalökningen 2001 av Fraport och delstaten Rheinland-Pfalz på 27 miljoner euro utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

8.1.3 ÅTGÄRD 3: 2004 ÅRS KAPITALÖKNING OCH ÅTGÄRD 4: 2004 ÅRS RESULTATÖVERFÖRINGSAVTAL

(366) År 2004 ökades FFHG:s kapital med ytterligare 42 miljoner euro (Fraport investerade 10,21 miljoner euro, delstaten Hessen investerade 20 miljoner euro och delstaten Rheinland-Pfalz investerade 11,79 miljoner euro). Delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen samtyckte till denna kapitalökning 2002 på villkor att det nya resultatöverföringsavtalet (dvs. 2004 års resultatöverföringsavtal) mellan FFHG och Fraport skulle ingås och omfatta perioden fram till den 31 december 2014.

(367) Fraport och FFHG ingick 2004 års resultatöverföringsavtal den 5 april 2004. Avtalet godkändes av Fraports aktieägare den 2 juni 2004.

8.1.3.1 ***Begreppen företag och ekonomisk verksamhet***

(368) Såsom analyseras i skäl 293 och följande måste FFHG sedan den 12 december 2000 anses utgöra ett företag som utövar en ekonomisk verksamhet enligt artikel 107.1 i fördraget.

8.1.3.2 ***Statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten***

2004 års kapitalökning och 2004 års resultatöverföringsavtal – Fraport

(369) På grund av att 2004 års resultatöverföringsavtal var ett förhandsvillkor för att 2004 års kapitalökning skulle genomföras och eftersom båda åtgärderna godkändes av Fraports aktieägare vid samma bolagsstämma, anser kommissionen att det krävs en sammantagen bedömning av frågan om huruvida de båda åtgärderna kan tillskrivas staten (när det gäller Fraports bidrag).

(370) Kapitalökningen 2004 och 2004 års resultatöverföringsavtal bekräftades av Fraports bolagsstämma den 2 juni 2004, med 99,992 % av rösterna från de aktieägare som deltog i stämman.

(371) Tyskland hävdade dessutom att det krävdes en majoritet på 74,994 % av rösterna vid bolagsstämman för att godkänna 2004 års resultatöverföringsavtal och påpekade att de offentliga aktieägarna endast innehade omkring 70 % av aktierna i Fraport. De kunde därför inte kontrollera Fraports beslut. I detta avseende påminner kommissionen om att 2004 års kapitalökning inte kunde träda i kraft utan Fraports aktieägares godkännande av 2004 års resultatöverföringsavtal.

([90]) Svar från flygplatsen i Liège på det offentliga samrådet om 2014 års luftfartsriktlinjer.

(372) Kommissionen anser att staten i egenskap av majoritetsaktieägare hade en stor andel av rösterna i omröstningen om 2004 års kapitalökning och 2004 års resultatöverföringsavtal. Enligt den tyska lagen AktG/*Aktiengesetz*) träder ett resultatöverföringsavtal dock i kraft först när det godkänns av bolagsstämman med en majoritet av rösterna som representerar minst tre fjärdedelar av det aktiekapital som deltar i omröstningen ([91]). Utan ett avsevärt deltagande av de privata aktieägarna kunde de offentliga myndigheterna således inte kontrollera beslutet att genomföra 2004 års resultatöverföringsavtal och Fraports kapitalökning 2004.

(373) Mot bakgrund av övervägandet i skäl 369 och följande anser kommissionen således att 2004 års kapitalökning av Fraport och 2004 års resultatöverföringsavtal inte kan tillskrivas staten. Även om det bekräftas att åtgärden kan tillskrivas staten och anses utgöra stöd skulle sådant stöd vara förenligt med den inre marknaden. I detta avseende gäller även övervägandena i avsnitten 10.3 och 10.4.

2004 års kapitalökning – delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen

(374) Delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen finansierade sina andelar av 2004 års kapitalökning från sina allmänna budgetar. Dessa delar av 2004 års kapitalökning finansierades därför helt klart från statliga medel och kan tillskrivas staten.

8.1.3.3 ***Ekonomisk fördel***

(375) Såsom anges i skälen 336 och följande tillämpar kommissionen principen om en privat investerare i en marknadsekonomi för att undersöka om ett företag ges en ekonomisk fördel. De principer för tillämpningen av principen om en privat investerare i en marknadsekonomi som anges i skäl 336 och följande gäller i lika delar.

Tillämpning av marknadsekonomitestet – delstaten Rheinland-Pfalz

(376) När det gäller delstaten Rheinland-Pfalz del av 2004 års kapitalökning framhöll Tyskland att landet agerade i enlighet med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. För att styrka detta lämnade Tyskland enligt beslutet om att inleda förfarandet från 2008 in ett marknadsekonomitest som utförts av PwC 2008.

(377) Kommissionen konstaterar för det första att delstaten Rheinland-Pfalz inte utarbetade en egen lönsamhetsberäkning på förhand eller beräknade sin egen avkastning på investeringen. Delstaten förlitade sig i stället på den affärsplan som utarbetats av FFHG och Fraport.

(378) För det andra anser kommissionen dock att situationen för delstaten inte var densamma som situationen för Fraports aktieägare. tabell 22 visar att delstaten Rheinland-Pfalz skulle skjuta till […] miljoner euro under 2005–2009 (totalt […] miljoner euro), men att delstaten förväntade sig att motta betalning i form av utdelning eller annan ersättning för sitt deltagande först i slutet av 2025. Fraports aktieägare skulle emellertid skjuta till […] miljoner euro och förväntade sig motta betalning i form av utdelning efter negativa resultat de första fyra åren. Nettonuvärdet för den förväntade utdelningen för perioden fram till 2025 uppgick till […] miljoner euro med en internränta på […] %.

(379) Med tanke på denna långa planeringsperiod och att delstaten Rheinland-Pfalz redan hade investerat flera gånger i FFHG utan framgång anser kommissionen för det tredje att ingen försiktig privat investerare i delstatens situation skulle ha beslutat att skjuta till ytterligare kapital i FFHG utan att även göra en känslighetsanalys på förhand.

([91]) § 293.1 i AktG.

Tabell 22

Lönsamhetsanalys av 2004 års kapitalökning av delstaten Rheinland-Pfalz

(…)

Källa: PwC:s rapport: Rheinland-Pfalz, den 24 oktober 2008, s. 21.

(380) Marknadsekonomitestet för 2004 års kapitalökning och 2004 års resultatöverföringsavtal grundas dessutom på avsevärda tillväxtförväntningar när det gällde FFHG:s årliga finansiella resultat (se tabell 23). De tillväxtantaganden som ligger till grund för marknadsekonomitestet är betydligt högre än de tillväxtantaganden som underbygger marknadsekonomitestet av 2001 års kapitalökning. De är dessutom föremål för höga fluktuationer, som t.ex. 2009 uppgick till över 300 %.

Tabell 23

Jämförelse av prognosen för FFHG:s årsresultat i de affärsplaner som PwC använde för marknadsekonomitesterna av 2001 och 2004 års kapitalökningar

I 1 000 euro	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
2004 års kapitalökning	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2004 års kapitalökning – årliga förändringar i %	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2001 års kapitalökning	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2001 års kapitalökning – årliga förändringar i %	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

I 1 000 euro	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
2004 års kapitalökning	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2004 års kapitalökning – årliga förändringar i %	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2001 års kapitalökning	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2001 års kapitalökning – årliga förändringar i %	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Källa: PwC:s rapport av den 24 oktober 2008, s. 45 samt kommissionens bedömning. ([92])

([92]) Kommissionen har beräknat tillväxttakten på grundval av prognoser för årsresultat.

(381) Enligt 2003 års investeringsrapport för delstaten Rheinland-Pfalz var skälet till delstatens investering i flygplatsen Frankfurt-Hahn för det tredje att uppnå viktiga sociala och strukturpolitiska överväganden, t.ex. skapande av sysselsättning och uppfyllande av transportpolitiska mål, snarare än lönsamhetsöverväganden. Sociala och regionala överväganden kan emellertid inte beaktas i samband med marknadsekonomitestet.

(382) Med tanke på dessa särskilda faktorer i delstaten Rheinland-Pfalz beslut att skjuta till ytterligare kapital i FFHG (skälen 376–380) anser kommissionen att 2004 års kapitalökning av delstaten Rheinland-Pfalz inte överensstämmer med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi och gav FFHG en fördel.

Tillämpning av marknadsekonomitestet – delstaten Hessen

(383) I fråga om delstaten Hessens agerande hävdade Tyskland att de begränsade tillväxtmöjligheterna för flygplatsen i Frankfurt am Main, som bland annat berodde på förbudet mot nattflygningar, gjorde en vidareutveckling av flygplatsen Frankfurt-Hahn nödvändig enligt delstaten Hessen. Tyskland påpekade att denna utveckling gjorde det möjligt att helt utnyttja de befintliga tillväxtmöjligheterna med tanke på att flygplatsen Frankfurt-Hahn har tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt, kombinerat med det planerade införandet av flygplatssystemet Frankfurt-Hahn-flygplatsen i Frankfurt am Main. Genom sitt deltagande i 2004 års kapitalökning kunde delstaten Hessen dessutom ytterligare stödja trafikutvecklingen i området Rhen–Main.

(384) För det första konstaterar kommissionen att delstaten Hessen inte utarbetade en särskild lönsamhetsberäkning på förhand. För det andra förväntade sig även delstaten Hessen, på ett liknande sätt som delstaten Rheinland-Pfalz, att börja motta betalningar i form av utdelning först efter 2025. För det tredje gjordes ingen känslighetsanalys av antagandena, trots den långa planeringsperioden. Skälen till delstatens investering i flygplatsen Frankfurt-Hahn, t. ex. utveckling av flygtrafiken i Rhen–Main-området eller andra viktiga sociala och strukturpolitiska överväganden, kan dessutom inte beaktas i marknadsekonomitestet.

(385) Med tanke på dessa särskilda faktorer i delstaten Hessens beslut att bli aktieägare i FFHG (skälen 383–384) anser kommissionen att 2004 års kapitalökning av delstaten Hessen inte överensstämmer med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi och gav FFHG en fördel.

Slutsats

(386) Mot bakgrund av dessa överväganden drar kommissionen slutsatsen att 2004 års kapitalökningar av delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen ger FFHG en fördel.

8.1.3.4 ***Selektivitet***

(387) Eftersom 2004 års kapitalökningar av delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen endast genomfördes till förmån för FFHG är dessa åtgärder således per definition selektiva i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

8.1.3.5 ***Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln***

(388) Av samma orsaker som anges i skäl 360 och följande anser kommissionen att varje selektiv ekonomisk fördel som beviljats FFHG kunde snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

8.1.3.6 ***Slutsats***

(389) Den kapitalökning som beviljades 2004 av delstaten Rheinland-Pfalz och delstaten Hessen till förmån för FFHG utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

(390) När det gäller 2004 års resultatöverföringsavtal, enligt vilket Fraport tog över alla förluster som FFHG ådrog sig mellan 2004 och 2009 samt Fraports kapitalökning 2004, kan de inte tillskrivas staten. Eftersom ett av de kumulativa kriterierna i artikel 107.1 i fördraget inte är uppfyllt anser kommissionen att 2004 års resultatöverföringsavtal och 2004 års kapitalökning av Fraport inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

(391) Även om 2004 års resultatöverföringsavtal och 2004 års kapitalökning skulle utgöra statligt stöd skulle stödet vara förenligt på grundval av de överväganden som anges i avsnitt 10.

8.1.4 ÅTGÄRD 5: ERSÄTTNING AV FFHG FÖR SÄKERHETSKONTROLLER

8.1.4.1 ***Begreppen företag och ekonomisk verksamhet***

(392) Såsom anges i skäl 293 måste FFHG således anses utgöra ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget, men det måste erinras om att all verksamhet som bedrivs av en flygplatsägare och flygplatsoperatör inte nödvändigtvis är av ekonomisk natur ([93]).

(393) Domstolen ([94]) har slagit fast att verksamhet som normalt faller under statens ansvar i dess myndighetsutövning inte är av ekonomisk natur och att sådan verksamhet inte omfattas av reglerna för statligt stöd. Det kan exempelvis gälla säkerhet, flygkontroll och polis- och tullväsende. Finansieringen av dessa verksamheter ska begränsas till enbart en kompensation för de kostnader som verksamheterna i fråga medför, och den får inte beviljas för andra verksamheter av ekonomisk natur ([95]).

(394) Därför utgör finansiering av verksamhet som ligger inom den offentliga sektorns ansvarsområde eller av infrastruktur som är direkt knuten till sådan verksamhet i allmänhet inte statligt stöd ([96]). På en flygplats anses verksamheter såsom flygkontroll, polis, tull, brandbekämpning samt åtgärder som är nödvändiga för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, samt investeringar som avser den infrastruktur och utrustning som behövs för sådana åtgärder, i allmänhet vara av icke-ekonomisk natur ([97]).

(395) Offentlig finansiering av icke-ekonomisk verksamhet som nödvändigtvis är kopplad till utövandet av en ekonomisk verksamhet får dock inte leda till otillbörlig diskriminering mellan flygbolag och flygplatsförvaltare. Enligt fast rättspraxis föreligger en förmån när offentliga myndigheter befriar företag från kostnader som sammanhänger med deras ekonomiska verksamhet ([98]). Om det i ett visst rättssystem är normalt att flygbolag eller flygplatsförvaltare bär kostnaderna för vissa tjänster, medan en del flygbolag eller flygplatsförvaltare som tillhandahåller samma tjänster för samma offentliga myndigheters räkning inte behöver bära dessa kostnader, kan de senare åtnjuta en fördel även om tjänsterna i sig betraktas som icke-ekonomiska. En analys av den rättsliga ram som är tillämplig på flygplatsoperatören är därför nödvändig för bedömningen av huruvida flygplatsförvaltare eller flygbolag enligt den rättsliga ramen måste bära kostnaderna för tillhandahållande av viss verksamhet som visserligen i sig kan vara icke-ekonomisk men som är en naturlig del av den ekonomiska verksamheten.

(396) Tyskland uppgav att kostnaderna i anslutning till säkerhetskontrollerna i enlighet med § 8 i *Luftsicherheitsgesetz* (lagen om luftfartssäkerhet, nedan kallad *LuftSiG*) ska anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde.

(397) Kommissionen håller med om att åtgärderna i enlighet med § 8 i LuftSiG i princip kan anses utgöra verksamheter som faller inom den offentliga sektorns ansvarsområde.

(398) När det gäller kostnaderna för utförandet av sådana åtgärder verkar Tyskland anse att alla dessa kostnader bör bäras av de berörda offentliga myndigheterna. Kommissionen konstaterar emellertid att enligt § 8.3 i LuftSiG får endast sådana kostnader återbetalas som uppstår i samband med tillhandahållandet och underhållet av sådana

([93]) Mål C-364/92, SAT Fluggesellschaft mot Eurocontrol (REG 1994, s. I-43).
([94]) Mål C-118/85, kommissionen mot Italien, REG 1987, s. 2599, punkterna 7–8, och mål C-30/87, Bodson mot Pompes funèbres des régions libérées, REG 1988, s. 2479, punkt 18.
([95]) Mål C-343/95, Cali & Figli mot Servizi ecologici porto di Genova REG 1997, s. I-1547, kommissionens beslut N 309/2002 av den 19 mars 2003 och kommissionens beslut N 438/2002 av den 16 oktober 2002, Stöd till den belgiska hamnförvaltningen för utförande av myndighetsuppgifter.
([96]) Kommissionens beslut N 309/2002 av den 19 mars 2003.
([97]) Se särskilt mål C-364/92, SAT Fluggesellschaft mot Eurocontrol, REG 1994, s. I-43, punkt 30, och mål C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati mot kommissionen, REG 2009, s. I-2207, punkt 71.
([98]) Se bl.a. mål C-172/03, Wolfgang Heiser mot Finanzamt Innsbruck, REG 2005, s. I-01627, punkt 36, och ovannämnd rättspraxis.

utrymmen och lokaler som behövs för att utföra de verksamheter som anges i § 5 i LuftSiG. Alla andra kostnader, särskilt kostnader för säkerhetskontroller, måste bäras av flygplatsoperatören. I den mån som den offentliga finansiering som beviljats FFHG innebar en lättnad av de kostnader som företaget normalt måste bära med tanke på de gränser som föreskrivs i § 8.3 i LuftSiG är denna offentliga finansiering alltså inte undantagen från kontroll enligt EU:s regler om statligt stöd.

8.1.4.2 ***Statliga medel och stöd som kan tillskrivas staten***

(399) I detta fall har delstaten Rheinland-Pfalz inte bara överfört de intäkter som samlats in från flygbolagen för säkerhetskontrollerna till FFHG, utan de medel som tillhandahölls beviljades från delstatens budget.

(400) Därför anser kommissionen att de finansieras med statliga medel och kan tillskrivas staten.

8.1.4.3 ***Ekonomisk fördel***

(401) Kommissionen noterar att åtgärderna i fråga täckte en del av FFHG:s kostnader i anslutning till dess ekonomiska verksamhet. En flygplatsoperatör måste normalt sett bära alla kostnader i anslutning till byggandet och driften av flygplatsen (med undantag av de kostnader som avser uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och i allmänhet inte behöver bäras av flygplatsoperatören enligt den tillämpliga rättsliga ramen). Genom att en del av dessa kostnader täcks befrias FFHG från en börda som företaget normalt skulle behöva bära, och åtgärden ger därmed FFHG en ekonomisk fördel.

8.1.4.4 ***Selektivitet***

(402) Eftersom det endast var FFHG som beviljades åtgärderna i fråga måste de anses vara selektiva.

8.1.4.5 ***Snedvridning av konkurrensen***

(403) Av samma orsaker som anges i skäl 360 och följande anser kommissionen att varje selektiv ekonomisk fördel som beviljats FFHG kan snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

8.1.4.6 ***Slutsats***

Mot bakgrund av övervägandena i skäl 392 och följande anser kommissionen att den offentliga finansiering som beviljats FFHG, i den mån att delstaten Rheinland-Pfalz betalningar för säkerhetskontrollerna överskred de intäkter som samlades in från flygbolagen, utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

8.1.5 ÅTGÄRD 6: DIREKTA BIDRAG FRÅN DELSTATEN RHEINLAND-PFALZ

8.1.5.1 ***Tillämpning av reglerna om statligt stöd på offentliga bidrag som beslutats före 2000 samt begreppet företag***

(404) Av de orsaker som angavs i skäl 293 och följande måste FFHG från och med den 12 december 2000 anses vara ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

(405) Tyskland klargjorde att delstaten Rheinland-Pfalz 2001 beviljade FFHG […] euro för att stödja några av företagets infrastrukturinvesteringar. Enligt Tyskland grundades dessa bidrag emellertid på ett beslut som fattats redan 1999.

(406) Av samma skäl som anges i skäl 293 och följande anser kommissionen att de offentliga myndigheterna när det gäller bidrag (såsom det bidrag som beskrivs i skäl 405) som beslutats före domstolens dom i Aéroports de Paris-målet med rätta kunde anse att finansieringen inte utgjorde statligt stöd och därför inte behövde anmälas till kommissionen. Kommissionen kan följaktligen inte ifrågasätta sådana bidrag enligt reglerna om statligt stöd.

(407) Dessutom uppgav Tyskland att delstaten Rheinland-Pfalz delvis finansierade personalkostnader för säkerhetskontrollerna under åren 2001 ([…] % av de totala kostnaderna), 2002 ([…] %), 2003 ([…] %) och 2004 ([…] %).

(408) Såsom bedöms i skäl 397 och följande kan utförande av säkerhetskontroller (i enlighet med § 8 i LuftSiG) i princip kan anses utgöra verksamheter som faller inom den offentliga sektorns ansvarsområde. Enligt § 8.3 i LuftSiG får emellertid endast sådana kostnader återbetalas som uppstår i samband med tillhandahållandet och underhållet av sådana utrymmen och lokaler som behövs för att utföra de verksamheter som anges i § 5 i LuftSiG. I det aktuella fallet har delstaten Rheinland-Pfalz dock tagit över kostnaderna för säkerhetskontrollerna, vilka måste bäras av flygplatsoperatören. Det offentliga stöd som FFHG beviljats genom finansiering av personalkostnader för säkerhetskontroller undantas därför inte från kontroll enligt EU:s regler om statligt stöd.

8.1.5.2 ***Statliga medel och stöd som kan tillskrivas staten***

(409) Kommissionen anser att de direkta bidragen finansieras med statliga medel och även kan tillskrivas staten.

8.1.5.3 ***Ekonomisk fördel***

(410) Kommissionen noterar att åtgärderna i fråga täckte en del av FFHG:s kostnader i anslutning till dess ekonomiska verksamhet. En flygplatsoperatör måste normalt sett bära alla kostnader i anslutning till byggandet och driften av flygplatsen, även för säkerhetskontroller, så om en del av dessa kostnader täcks befrias FFHG från en börda som företaget normalt skulle behöva bära och ger FFHG en ekonomisk fördel som det vanligen inte skulle få enligt normala marknadsförhållanden.

(411) Dessutom var åtgärderna i fråga inte återbetalningspliktiga och gav ingen avkastning på investeringen. Tyskland har inte lagt fram några bevis för att FFHG erbjöds de direkta bidragen på marknadsmässiga villkor. Tyskland har inte heller tillämpat principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. Kommissionen anser därför att delstatens åtgärder till förmån för FFHG, som beviljades efter den 12 december 2000, gav FFHG en ekonomisk fördel.

8.1.5.4 ***Selektivitet***

(412) Eftersom det endast var FFHG som beviljades åtgärderna i fråga måste de anses vara selektiva.

8.1.5.5 ***Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln***

(413) Av samma orsaker som anges i skäl 360 och följande anser kommissionen att varje selektiv ekonomisk fördel som beviljats FFHG kan snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

8.1.5.6 ***Slutsats***

(414) Mot bakgrund av övervägandena i skäl 392 och följande drar kommissionen slutsatsen att eftersom de direkta bidragen till ett belopp av […] miljoner euro (åren 1997–2000) och […] miljoner euro (som betalades 2001) oåterkalleligen beslutades av de offentliga myndigheterna före Aéroports de Paris-domen, kunde myndigheterna med rätta anse att dessa bidrag inte utgjorde statligt stöd.

(415) Kommissionen anser att den offentliga finansiering som beviljades FFHG till ett belopp av 1,93 miljoner euro (åren 2001–2004) utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

8.1.6 ÅTGÄRD 12: ÖKNING AV EGET KAPITAL TILL ETT BELOPP AV […] MILJONER EURO

8.1.6.1 ***Förhållande mellan kapitalökningen och de finansiella arrangemang som redan införts till förmån för FFHG***

(416) Innan man bedömer huruvida kapitalökningen till ett belopp av […] miljoner euro till förmån för FFHG utgör statligt stöd är det nödvändigt att fastställa om denna kapitalökning och de finansiella arrangemang som tidigare införts till förmån för FFHG bör betraktas som separata åtgärder eller som en enda åtgärd.

(417) Tyskland framhöll att syftet med kapitalökningen är att återfinansiera de lån för täckandet av infrastrukturinvesteringar som den offentliga aktieägaren oåterkalleligen åtog sig att finansiera eller återfinansiera mellan 1997 och 2012, men som ännu inte har betalats.

(418) Med tanke på de bevis som har lagts fram av Tyskland anser kommissionen att syftet med tillskottet av eget kapital är att återfinansiera lån som finansierade infrastrukturförbättringar på flygplatsen Frankfurt-Hahn mellan 1997 och 2012. Enligt Tyskland hade FFHG rätt att motta denna finansiering genom beslutet att göra dessa investeringar. Kommissionen anser därför att kapitaltillskottet på […] miljoner euro måste bedömas mot bakgrund av de offentliga aktieägarnas tidigare åtaganden när investeringarna beslutades.

8.1.6.2 ***Slutsats***

(419) I detta avseende, och mot bakgrund av övervägandena i avsnitt 8.1.1, drar kommissionen slutsatsen att FFHG har bedrivit en ekonomisk verksamhet från och med datumet för Aéroports de Paris-domen (den 12 december 2000) och framåt, och att FFHG utgör ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

(420) Enligt övervägandena i avsnitten 8.1.1, 8.1.3 och 8.1.4, som gäller i samma mån för denna åtgärd, anser kommissionen att kapitaltillskottet utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget eftersom det inbegriper statliga medel, kan tillskrivas staten och ger FFHG en selektiv ekonomisk fördel som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna.

8.2 *INSLAG AV STÖD I ÅTGÄRDERNA I FÖRHÅLLANDE TILL RYANAIR OCH ANDRA FLYGBOLAG SOM ANVÄNDER FLYGPLATSEN*

8.2.1 ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN OM TILLÄMPNINGEN AV PRINCIPEN OM EN PRIVAT INVESTERARE I EN MARKNADSEKONOMI

(421) För att bedöma om ett avtal mellan en offentligägd flygplats och ett flygbolag innebär en ekonomisk fördel för flygbolaget är det nödvändigt att analysera avtalets förenlighet med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. När marknadsekonomitestet tillämpas på ett avtal mellan en flygplats och ett flygbolag måste det bedömas om en försiktig investerare i en marknadsekonomi vid den tidpunkt då avtalet ingicks skulle ha förväntat sig att det skulle leda till en högre vinst än vad som annars skulle ha uppnåtts. Den högre vinsten ska mätas som skillnaden mellan de tillkommande intäkter som avtalet väntas generera (dvs. skillnaden mellan intäkterna om avtalet ingås och intäkterna utan avtalet) och de tillkommande kostnader som väntas uppstå till följd av avtalet (dvs. skillnaden mellan kostnaderna om avtalet ingås och kostnaderna utan avtalet), med lämplig diskontering av det kassaflöde som blir följden.

(422) Vid denna analys måste alla relevanta tillkommande intäkter och kostnader i samband med avtalet beaktas. De olika delarna (rabatter på flygplatsavgifter, marknadsföringsbidrag, andra ekonomiska incitament) får inte bedömas separat. I Charleroidomen påpekas också följande: ”När kriteriet privat investerare tillämpas måste […]

hänsyn tas till transaktionen i dess helhet för att göra det möjligt att avgöra om det statliga organet och den enhet som det kontrollerar tillsammans har betett sig som rationella aktörer i en marknadsekonomi. Kommissionen är nämligen, när den tar ställning till de omtvistade åtgärderna, skyldig att beakta samtliga relevanta omständigheter och det sammanhang i vilket åtgärderna vidtagits" ([99]).

(423) De förväntade tillkommande intäkterna måste i synnerhet inkludera intäkterna från flygplatsavgifter, med beaktande av både rabatterna, den ytterligare trafik som avtalet väntas generera och de icke luftfartsrelaterade intäkter som trafiken väntas generera. De förväntade tillkommande kostnaderna måste i synnerhet inkludera de tillkommande drifts- och investeringskostnader som inte skulle ha uppstått utan avtalet, liksom kostnaderna för marknadsföringsbidrag och andra ekonomiska incitament.

(424) Kommissionen konstaterar också att prisdifferentiering (inklusive marknadsföringsstöd och andra incitament) är normal affärspraxis. Sådan prisdifferentiering bör dock vara affärsmässigt motiverad ([100]).

(425) Domstolen ansåg i Stardust Marine-domen följande: "[…] Det är mot bakgrund av förhållandena vid tidpunkten då stödåtgärderna vidtogs som det skall bedömas huruvida staten har agerat som en försiktig investerare i en marknadsekonomi i syfte att fastställa om dess agerande var ekonomiskt förnuftigt. All bedömning som grundar sig på senare förhållanden skall således undvikas" ([101]).

(426) För att kunna tillämpa marknadsekonomitestet måste kommissionen därför sätta sig in i de förhållanden som rådde vid den tidpunkt då de respektive avtalen mellan FFHG och Ryanair ingicks. Kommissionen måste också i princip grunda sin bedömning på den information som flygplatsoperatören förfogade över när de respektive avtalen ingicks eller infördes samt eventuella rimliga antaganden som kunde göras vid den tidpunkten.

(427) I punkt 63 i 2014 års luftfartsriktlinjer föreskrivs att de avtal som ingåtts mellan lufttrafikföretagen och en flygplats kan anses uppfylla marknadsekonomitestet om de utifrån ett förhandsperspektiv stegvis bidrar till att öka flygplatsens lönsamhet. Detta kriterium återspeglar logiken bakom marknadsekonomitestet, men man har inte redogjort för detta förrän nyligen och tydliggjort att det avser enskilda avtal hellre än verksamheten i stort, vilket är vanligare när man tillämpar marknadsekonomitestet. Kommissionen medger därför att det kan vara svårt för den berörda medlemsstaten och de berörda aktörerna att lägga fram fullständiga bevis från den aktuella tidpunkten rörande avtal som ingicks för många år sedan, och att man kommer att ta hänsyn till detta när man tillämpar det aktuella kriteriet i det aktuella fallet.

8.2.1.1 *Möjligheten att jämföra flygplatsen Frankfurt-Hahn med andra europeiska flygplatser*

(428) Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer kan, när det gäller tillämpningen av principen om marknadsekonomiska aktörer, förekomsten av stöd till ett flygbolag som använder en flygplats i princip uteslutas om det pris som tas ut för flygplatstjänsterna motsvarar marknadspriset eller om en i förväg utförd analys, dvs. en analys som bygger på de uppgifter som fanns tillgängliga vid den tidpunkt då stödet beviljades och på den utveckling som kunde förutses vid den tidpunkten, visar att avtalet mellan flygplatsen och flygbolaget kunde förväntas leda till en vinstökning för flygplatsen ([102]).

(429) I detta avseende anser kommissionen att marginallönsamhetsberäkningar som utarbetas på förhand är de mest tillämpliga kriterierna för bedömning av de avtal som ingåtts mellan flygplatser och enskilda lufttrafikföretag ([103]). Skälet till detta är att det för närvarande är tveksamt om ett lämpligt riktmärke kan identifieras för att fastställa ett verkligt marknadspris för de tjänster som tillhandahålls flygplatserna. Tillämpningen av principen om marknadsekonomiska aktörer baserat på ett genomsnittligt pris på andra liknande marknader i allmänhet kan

([99]) Mål T-196/04, Ryanair mot kommissionen, REG 2008, s. II-3643, punkt 59.
([100]) Se kommissionens beslut 2011/60/EU av den 27 januari 2010 om statligt stöd C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovakien – Avtal mellan Bratislava flygplats och Ryanair (EUT L 27, 1.2.2011, s. 24).
([101]) Domstolens dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen, REG 2002, s. I-04397, punkt 71 (Stardust Marine-domen).
([102]) Se punkt 53 i 2014 års riktlinjer för luftfartssektorn.
([103]) Se punkterna 59 och 61 i 2014 års riktlinjer för luftfartssektorn.

vara till hjälp, om ett sådant pris kan fastställas med rimlig säkerhet eller beräknas utifrån andra marknadsindikatorer. Denna metod är dock inte relevant för flygplatstjänster, eftersom kostnads- och intäktsstrukturen brukar variera mycket mellan olika flygplatser. Skälet till det är att kostnader och intäkter beror på flygplatsens utvecklingsgrad, antalet flygbolag som använder flygplatsen, flygplatsens kapacitet när det gäller passagerartrafik, infrastrukturens skick och läget vad gäller investeringar, regelverket som kan variera från en medlemsstat till en annan samt eventuella skulder eller skyldigheter som flygplatsen tidigare ådragit sig ([104]).

(430) Liberaliseringen av luftfartsmarknaden gör det dessutom ännu mer komplicerat att göra en strikt jämförande analys. Ett annat skäl, som är tydligt i det aktuella fallet, är att flygplatsers och flygbolags affärspraxis inte alltid baseras uteslutande på offentliggjorda taxor. Dessa affärsförbindelser är i stället mycket olikartade. De omfattar riskdelning i fråga om passagerartrafik och inbördes relaterade kommersiella och finansiella skyldigheter, en generalisering av stimulansmekanismer samt variationer i fråga om fördelningen av risker under avtalens löptid. Följaktligen kan en transaktion egentligen inte jämföras med en annan baserat på ett turnaroundpris eller pris per passagerare.

(431) Även om man utgår från att det utifrån en giltig jämförande analys kan fastställas att ”priset” för de olika transaktioner som omfattas av denna bedömning motsvarar eller överstiger de ”marknadspriser” som fastställs genom ett jämförbart urval transaktioner, skulle kommissionen dock inte utifrån detta kunna fastställa att dessa transaktioner uppfyller marknadsekonomitestet om det framkommer att flygplatsoperatören vid fastställandet av priserna hade förväntat sig att de skulle generera tillkommande kostnader som översteg de tillkommande intäkterna. En marknadsekonomisk aktör kommer därmed inte att ha något incitament att erbjuda varor eller tjänster till ”marknadspris” om detta skulle leda till ökade förluster.

(432) Under dessa förhållanden anser kommissionen att det, mot bakgrund av samtliga uppgifter som den har tillgång till, inte finns skäl att avvika från den metod som rekommenderas i 2014 års riktlinjer för luftfartssektorn när det gäller tillämpningen av principen om marknadsekonomiska aktörer på förhållandet mellan flygplatser och flygbolag, dvs. en förhandsanalys av lönsamhetsökningen.

8.2.1.2 ***Bedömning av marginalkostnader och marginalintäkter***

(433) Kommissionen anser att prisdifferentiering är normal affärspraxis, om den sker i enlighet med all relevant konkurrenslagstiftning och lagstiftning för andra sektorer. En sådan differentierad prissättning bör dock vara kommersiellt motiverad för att marknadsekonomitestet ska uppfyllas.

(434) Kommissionen anser att de överenskommelser som flygbolag ingår med en flygplats kan anses uppfylla marknadsekonomitestet om de i förväg bedöms öka flygplatsens lönsamhet. Flygplatsen bör visa att den när den träffar överenskommelse med ett flygbolag (t.ex. ett enskilt kontrakt eller en övergripande ordning med flygplatsavgifter), under hela löptiden för överenskommelsen, kan täcka alla de kostnader som följer av överenskommelsen samt få en rimlig vinstmarginal, på grundval av sunda prognoser.

(435) Vid bedömningen av om en överenskommelse som en flygplats ingår med ett flygbolag uppfyller marknadsekonomitestet måste de inkomster från icke-luftfartsverksamheter som väntas följa av flygbolagets verksamhet beaktas jämte flygplatsavgifterna, efter avdrag för rabatter, marknadsföringsstöd eller stimulanssystem. Likaså måste samtliga merkostnader som väntas uppstå för flygplatsen till följd av flygbolagets verksamhet på flygplatsen beaktas. Dessa merkostnader kan omfatta alla kategorier av utgifter eller investeringar, t.ex. tillkommande personal-, utrustnings- och investeringskostnader som följer av flygbolagets närvaro på flygplatsen. Om flygplatsen exempelvis behöver expandera eller anlägga en ny terminal eller andra faciliteter för att i huvudsak tillmötesgå ett specifikt flygbolags behov, bör kostnaderna för detta beaktas vid beräkningen av merkostnaderna. Kostnader som flygplatsen måste bära oberoende av överenskommelsen med flygbolaget bör däremot inte beaktas i marknadsekonomitestet.

(436) Vid avgörandet av huruvida ett avtal om flygplatstjänster och/eller ett avtal om marknadsföringstjänster ska ingås eller inte skulle en marknadsekonomisk aktör som tidshorisont för sin bedömning dessutom välja de berörda avtalens löptid. Med andra ord skulle aktören bedöma de tillkommande kostnaderna och intäkterna under avtalens tillämpningsperiod.

([104]) Beslut 2011/60/EU.

(437) Det förefaller inte motiverat att välja en längre period. På dagen för undertecknandet av avtalen skulle en försiktig marknadsekonomisk aktör inte räkna med att avtalen kommer att förnyas när de löpt ut, varken på samma eller på nya villkor. En försiktig aktör skulle dessutom vara medveten om att lågprisbolag som Ryanair alltid har varit och är kända för att vara mycket lättpåverkade av marknadsutvecklingen, både när det gäller att starta och lägga ned rutter och när det gäller att öka eller minska antalet avgångar.

8.2.2 ÅTGÄRD 7: 1999 ÅRS AVTAL MED RYANAIR

(438) Tyskland framhöll att FFHG utarbetade en förhandsanalys av lönsamhetsökningen för avtalet innan något enskilt avtal ingicks med Ryanair. Tyskland hävdade således att FFHG agerade som en rationell investerare när företaget ingick 1999 års avtal med Ryanair.

(439) Kommissionen konstaterar att FFHG mycket riktigt utarbetade flera affärsplaner och beräkningar kring den tidpunkt då företaget inledde sin affärsförbindelse med Ryanair. I sina lönsamhetsberäkningar tog FFHG hänsyn till alla intäkter (luftfartsbaserade och icke-luftfartsbaserade) som Ryanair förväntades generera på flygplatsen samt alla kostnader som flygbolagets närvaro gav upphov till.

FFHG:s första lönsamhetsbedömning enligt 1999 års avtal med Ryanair

(440) I tabell 24 sammanfattas den beräkning av lönsamhetsökningen enligt 1999 års avtal med Ryanair som utförts av FFHG för året 1999. Analysen grundades på de intäkter som avtalet förväntades generera, förväntade intäkter från icke-luftfartsbaserade verksamheter i form av taxfreeförsäljning och försäljning i flygplatsens butiker samt förväntade merkostnader i samband med avtalet.

Tabell 24

Förhandsanalys av lönsamhetsökningen enligt 1999 års avtal med Ryanair (året 1999)

(…)

Källa: FFHG:s beräkning av lönsamhetsökningen, den 4 mars 1999.

(441) Den förhandsanalys av den 4 mars 1999 som utförts av FFHG och lämnades in av Tyskland innehöll ingen prognos för hela den period som täcktes av avtalet, men det stod klart att avtalet förväntades bli lönsamt från Ryanairs första verksamhetsår. Även om en privat investerare i en marknadsekonomi normalt skulle utarbeta en affärsplan för hela avtalets löptid förväntades avtalet ända från början ge en lönsamhetsökning för flygplatsen. Detta är anmärkningsvärt, eftersom det är det första året som är den mest riskfyllda tiden när flygbolag inleder flyglinjer vid en icke testad flygplats. I det aktuella ärendet förefaller trafikprognoserna grundas på försiktiga antaganden, som även bekräftades av flygplatsens faktiska trafikutveckling (se tabell 1). Även om passagerartrafiken skulle hålla sig på samma nivå under avtalets löptid – vilket emellertid var mycket osannolikt – kunde flygplatsen ändå rimligen förvänta sig att avtalet skulle bidra till FFHG:s totala lönsamhet.

(442) Den lönsamhetsökning som beaktades i beräkningen av ökad lönsamhet omfattar luftfartsbaserade intäkter och andra icke-luftfartsbaserade intäkter (t.ex. biljettintäkter) enligt villkoren i 1999 års avtal med Ryanair samt intäkter från taxfreeförsäljning och flygplatsbutiker. Nyckelvärdet i intäktsprognoserna var den förväntade passagerartrafiken. När det gäller passagerarprognoserna förväntade sig FFHG att hantera omkring […] Ryanairpassagerare 1999 ([105]). Denna trafikprognos bekräftades av den faktiska passagerarutvecklingen på flygplatsen (se tabell 1).

([105]) Detta baseras på följande beräkning: […] flygningar 1999 * […] passagerare per flygning = […] Ryanairpassagerare.

(443) De merkostnader som beaktades omfattar kostnaderna för marktjänster, som utförs av ett externt marktjänstföretag, bränslekostnader, kostnader för extrapersonal som måste anställas (ytterligare 8 anställda) samt kostnader för marknadsföring, telefonkundtjänsten och säkerhetskontroller. Avskrivningar och kostnaderna för att finansiera de investeringar som Ryanair direkt gav upphov till beaktades också. Dessa investeringar uppskattades uppgå till omkring […] miljoner tyska mark, och rörde främst allmän flygplatsutrustning.

(444) Tyskland framhöll att investeringskostnaderna för den nya passagerarterminalen till ett belopp av […] miljoner tyska mark inte föranleddes av Ryanair. I detta sammanhang förklarade Tyskland att flygplatsen inte hade en lämplig passagerarterminal förrän den nya terminalen byggdes. Anläggandet av en ny terminal var därför enligt Tyskland ett förhandsvillkor för flygplatsens strategi att utöka verksamheten till reguljärtrafik. Flygplatsen gjorde även flera investeringar inom ramen för FFHG:s strategi för att utöka frakttrafiken, som inte föranleddes av ett särskilt flygbolag. Eftersom dessa kostnader skulle ha uppstått oavsett om Ryanair var närvarande på flygplatsen eller ej behövde de enligt Tyskland inte beaktas i beräkningen av ökad lönsamhet.

(445) Kommissionen konstaterar för det första att enligt FFHG:s affärsplan för året 1999 av den 16 november 1998 hade anläggandet av en ny passagerarterminal redan inletts (dvs. innan något avtal förhandlades med Ryanair).

(446) För det andra visar de verkliga förhandsaffärsplaner som lämnats in av Tyskland att anläggandet av terminalen och andra infrastrukturåtgärder ingick i omvandlingen av den gamla amerikanska militärbasen till en fullständigt fungerande civil flygplats (med ett bredare mål att utveckla flygplatsen för att förbättra anslutningarna till och från regionen), och inte begränsades till 1999 års avtal med Ryanair.

(447) Med tanke på ovanstående överväganden anser kommissionen att den förhandsberäkning som utförts av FFHG baserades på realistiska antaganden och att det var rätt att infrastrukturkostnaderna inte räknades med. Även om lönsamhetsberäkningen på förhand inte täckte hela perioden fastställdes det att 1999 års avtal med Ryanair ända från det första året skulle bidra till flygplatsens lönsamhet.

FFHG:s andra lönsamhetsbedömning enligt 1999 års avtal med Ryanair

(448) En andra förhandsbedömning av lönsamheten enligt 1999 års avtal med Ryanair som täckte perioden 1999–2003 utfördes inom ramen för diskussionerna i FFHG:s tillsynsnämnd om förvärv av nya kunder (Ryanair) ([106]), enligt sammanfattningen i tabell 25. Kommissionen konstaterar att även denna bedömning grundas på en beräkning av ökad lönsamhet och de principer som beskrivs i skälen 442–444. Denna bedömning grundas på högre passagerarprognoser än den föregående beräkningen, men även dessa prognoser bekräftades av flygplatsens faktiska passagerarutveckling (se tabell 1).

Tabell 25

Analys av lönsamhetsökningen enligt 1999 års avtal med Ryanair 1999–2003

(…)

Källa: Rapport om flygplatsavgifter – flygplatsen Frankfurt Hahn, 1999 och kommissionens bedömning.

(449) I den förhandsanalys som utfördes av FFHG och lämnades av Tyskland hade inte de framtida utbetalningarna diskonterats till den dag då avtalet ingicks, men det står klart att avtalet förväntades bli lönsamt. Kommissionen anser att detta antagande var realistiskt med hänsyn till de rådande marknadsförhållandena vid den tidpunkt då

([106]) Rapport om flygplatsavgifter – flygplatsen Frankfurt Hahn, 1999.

1999 års avtal med Ryanair ingicks. Trafikprognoserna, som är en viktig faktor för luftfartsbaserade intäkter, grundades på försiktiga antaganden och bekräftades av flygplatsens faktiska passagerarutveckling. Dessutom förväntades merkostnaderna i samband med detta förbli stabila under perioden 2000–2003, eftersom endast en marginell ökning av den turtäthet som erbjöds av Ryanair förväntades. Prognoserna för icke-luftfartsbaserade intäkter grundades också på realistiska antaganden, eftersom varje passagerare förväntades spendera omkring […] euro på flygplatsen.

(450) Kommissionen konstaterar att FFHG:s ledning, med beaktande av alla merkostnader och intäkter i samband med Ryanairs verksamhet vid flygplatsen, förväntade sig att 1999 års avtal med Ryanair under sin löptid inte bara skulle täcka alla merkostnader, utan även bidra till flygplatsen Frankfurt-Hahns lönsamhet, med ett nettonuvärde på […] miljoner tyska mark (diskontering = […] %). Med tanke på att avtalet skulle bidra till flygplatsens lönsamhet förväntades också flygplatsens verksamhet i stort bli mer lönsam under löptiden för 1999 års avtal med Ryanair.

(451) Även om det för att uppfylla marknadsekonomitestet är tillräckligt att visa att de intäkter som ett avtal med en flygplats förväntas generera kan täcka flygplatsens förväntade merkostnader, utförde kommissionen dessutom en känslighetsanalys och inkluderade kostnaderna för avskrivningen av den nya passagerarterminalen i lönsamhetsberäkningen (se tabell 26).

Tabell 26

Bedömning av lönsamhetsökningen enligt 1999 års avtal med Ryanair 1999–2003, (inklusive årlig avskrivning för den nya passagerarterminalen på […] tyska mark ([107])**)**

(…)

Källa: Rapport om flygplatsavgifter – flygplatsen Frankfurt Hahn, 1999 och kommissionens bedömning.

(452) Även efter att ha beaktat de totala kostnaderna för avskrivningen av den nya passagerarterminalen kunde 1999 års avtal med Ryanair rimligen ha förväntats generera ett positivt nuvärde på omkring […] miljoner tyska mark (diskontering = […] %).

Oxeras lönsamhetsbedömning enligt 1999 års avtal med Ryanair

(453) Ryanair lämnade dessutom in en lönsamhetsbedömning som utförts av Oxera på grundval av den information som fanns tillgänglig vid den tidpunkt då 1999 års avtal med Ryanair ingicks. Informationen tillhandahölls av flygplatsen och Ryanair. Resultaten av bedömningen sammanfattas i tabell 16. Oxeras bedömning visar att 1999 års avtal med Ryanair kunde förväntas ge ett positivt nettonuvärde för flygplatsen.

(454) På grundval av tillgänglig information övertygas kommissionen av Tysklands argument om att möjligheten att generera ytterligare trafik genom avtalen med Ryanair gjorde att FFHG kunde locka till sig kunder med tillväxtpotential för att förbättra det övergripande utnyttjandet av flygplatsen och minska sina förluster i allmänhet.

Slutsats

(455) Efter att ha analyserat avtalet och FFHG:s förväntningar vid tidpunkten för ingåendet av 1999 års avtal med Ryanair är kommissionen övertygad om att avtalet bidrog till lönsamhet för flygplatsen Frankfurt-Hahn eftersom den förväntade intäktsökningen var större än de förväntade merkostnaderna. Eftersom avtalet därmed var förenligt med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi gav det inte Ryanair någon fördel.

([107]) Investeringskostnader för den nya terminalen på […] miljoner tyska mark/förväntat ekonomiskt utnyttjande av terminalen i 20 år = avskrivning i tyska mark […] per år.

(456) Eftersom ett av de kumulativa kriterierna enligt artikel 107.1 i fördraget inte är uppfyllt anser kommissionen att 1999 års avtal mellan flygplatsen Frankfurt-Hahn och Ryanair inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

8.2.3 ÅTGÄRD 8: 2001 ÅRS TABELL ÖVER FLYGPLATSAVGIFTER

(457) Kommissionen konstaterar att 2001 års tabell över flygplatsavgifter trädde i kraft den 1 oktober 2001. Vid den tidpunkten var Ryanair det största flygbolaget som bedrev verksamhet på flygplatsen Frankfurt-Hahn, eftersom Volare och Air Polonia inledde sin verksamhet på flygplatsen först 2003 och Wizzair och Iceland Express först 2005.

(458) Tabellen över flygplatsavgifter 2001 var tillämplig på alla flygbolag som använde flygplatsen Frankfurt-Hahn och erbjöd variabelt och fast marknadsföringsstöd för nya flygbolag, nya destinationer och ökade passagerarantal.

(459) Tabellen infördes för att öka flygplatsens konkurrenskraft och stödja dess tillväxtstrategi vid den tidpunkten.

(460) Mot denna bakgrund hävdade Tyskland att 2001 års tabell över flygplatsavgifter inte medförde någon fördel, och höll med kommissionen om att resultaten av marknadsekonomitestet av 2002 års avtal med Ryanair, som grundas på 2001 års tabell över flygplatsavgifter och införde ett ytterligare marknadsföringsstöd, kan tjäna som riktmärke (se avsnitt 8.2.4).

(461) Kommissionen instämmer i att 2002 års avtal med Ryanair kan tjäna som riktmärke för 2001 års tabell över flygplatsavgifter, särskilt med tanke på att Ryanair var det största flygbolaget på flygplatsen vid den tidpunkt då 2001 års tabell över flygplatsavgifter infördes, och att de avgifter som fastställdes i 2002 års avtal med Ryanair motsvarar de avgifter som anges i 2001 års tabell.

Slutsats

(462) Med tanke på den beräkning av ökad lönsamhet som utförts inom ramen för 2002 års avtal med Ryanair, som grundades på 2001 års tabell över flygplatsavgifter, drar kommissionen slutsatsen att även införandet av 2001 års tabell över flygplatsavgifter var förenligt med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi, eftersom den ur ett förhandsperspektiv bidrog till att öka flygplatsens lönsamhet.

(463) Eftersom minst ett av de kumulativa kriterierna enligt artikel 107.1 i fördraget inte är uppfyllt, anser kommissionen att 2001 års tabell över flygplatsavgifter inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

8.2.4 ÅTGÄRD 9: 2002 ÅRS AVTAL MED RYANAIR

(464) Avtalet med Ryanair från 1999 ersattes av 2002 års avtal med Ryanair, som trädde i kraft den 14 februari 2002. Avtalet med Ryanair 2002 ingicks för en period av […] år (dvs. fram till […]). Ryanair har möjlighet att förlänga avtalet enligt liknande villkor fram till […].

(465) Innan beslutet om 2002 års avtal med Ryanair fattades utförde FFHG en grov lönsamhetsbedömning den 21 maj 2001 (se tabell 27).

Tabell 27

Lönsamhetsbedömning av 2002 års avtal med Ryanair

Omsättningsintäkter per flygning (132,30 passagerare per flygning)	Enhet	Belopp per flygning	Kostnader/omsättning per flygning i tyska mark
Biljettintäkter	Flygning	(…)	(…)
Passageraravgift (minus 3,52 tyska mark i marknadsföringsstöd) (1)	Passagerare	(…)	(…)
Säkerhetsskatt	Passagerare	(…)	(…)
Bränsle	m^3	(…)	(…)
Omsättning från icke-luftfartsbaserad verksamhet (basår 2000)	Passagerare	(…)	(…)
Parkering	Passagerare	(…)	(…)
Total omsättning per flygning			(…)
Variabla kostnader per flygning			
Löner			
OPS	Timmar	(…)	(…)
Ramptjänster	Timmar	(…)	(…)
Uppröjningsanordningar (2)			
— totala driftsförsörjningskostnader	Flygning	(…)	(…)
— 1 Follow me-fordon	Flygning	(…)	(…)
— 1 bagagetransportfordon	Flygning	(…)	(…)
— 1 reningsfordon	Flygning	(…)	(…)
— 1 vattenfordon	Flygning	(…)	(…)
— 1 markkraftenhet	Flygning	(…)	(…)
— 1 push-back	Flygning	(…)	(…)
Passagerar- och bagagehantering			
— 1 passagerartjänst (klumpsumma för incheckning)	Flygning	(…)	(…)
— bagagehantering (klumpsumma)	Flygning	(…)	(…)
— passagerarkontroll	Passagerare	(…)	(…)
Totala variabla kostnader per flygning			(…)
***Deckungsbeitrag* I per flygning**			(…)
***Deckungsbeitrag* I per år** (3)			(…)
Stöd för nya flyglinjer (4)			(…)

Omsättningsintäkter per flygning (132,30 passagerare per flygning)	Enhet	Belopp per flygning	Kostnader/omsättning per flygning i tyska mark
Avskrivningar av investeringar som Ryanair gett upphov till ([5])			(…)
Finansieringskostnader för de förutnämnda investeringarna (ränta: 5 %)			(…)
Bidrag till ökad lönsamhet per år			(…)

([1]) FFHG grundade sina förväntningar på intäkterna från passageraravgifter på antagandet att Ryanair skulle basera tre flygplan på flygplatsen Frankfurt-Hahn. Därför minskades passageraravgiften med […] euro per passagerare genom marknadsföringsstödet.
([2]) Kostnaderna motsvarar uttagen hyra för användning av uppröjningsanordningar plus driftskostnader för material (”driftsförsörjningskostnader”).
([3]) På grundval av […] årliga flygningar.
([4]) FFHG utgick från att Ryanair skulle öppna tre nya flyglinjer, för vilka det skulle betala […] tyska mark.
([5]) Avskrivningen rör utbyggnaden av passagerarterminalen som krävde en investering på […] euro ([…] euro plus […] euro för förväntad ytterligare efterfrågan) plus finansieringskostnader. Dessa investeringskostnader har delats upp för Ryanair med beaktande av företagets andel av flygplatsen Frankfurt-Hahns passagerarvolym, som uppgår till […] %. Avskrivningsperiod: […] år. Även om den ursprungliga investeringen i terminalen inte ansågs vara föranledd av Ryanair, beaktade FFHG i sin beräkning de förväntade ytterligare investeringskostnaderna för terminalen.
Källa: PwC:s rapport 2006, s. 34 och FFHG:s lönsamhetsbedömning av 2002 års avtal med Ryanair av den 21 maj 2001.

(466) FFHG:s lönsamhetsbedömning som lämnades in av Tyskland innehöll ingen prognos för hela den period som täcktes av 2002 års avtal med Ryanair, men det stod klart att avtalet förväntades bli lönsamt från Ryanairs första verksamhetsår. Även om en privat investerare i en marknadsekonomi normalt skulle göra en bedömning av hela avtalets löptid kunde FFHG i detta fall, på grund av att avtalet förväntades bidra till lönsamheten ända från det första året trots att passagerarantalen och de förväntade intäkterna skulle förbli stabila (i själva verket förväntades de öka), rimligen förvänta sig att avtalet totalt skulle bidra till dess lönsamhet (se skäl 471).

(467) Den intäktsökning som beaktades denna lönsamhetsbedömning omfattar luftfartsbaserade intäkter och andra icke-luftfartsbaserade intäkter enligt villkoren i 2002 års avtal med Ryanair samt intäkter från taxfreeförsäljning och flygplatsbutiker. Nyckelvärdet i intäktsprognoserna var den förväntade passagerartrafiken. När det gäller passagerarprognoserna förväntade sig FFHG att hantera omkring 392 137 Ryanairpassagerare 2002 ([108]). Denna trafikprognos överskreds till och med av den faktiska passagerarutvecklingen på flygplatsen (se tabell 1).

(468) Även om stödet till nya flyglinjer skulle ha underskattats i FFHG:s lönsamhetsbedömning, vilket Lufthansa uppgav, skulle det högre marknadsföringsstödet ha uppvägts av de ökade intäkterna från luftfartsbaserad verksamhet och intäkterna från annan icke-luftfartsbaserad verksamhet till följd av ökad passagerarvolym.

(469) De kostnadsökningar som beaktades omfattar kostnaderna för marktjänster, som utförs av ett externt marktjänstföretag, kostnader för extrapersonal som måste anställas, kostnader för marknadsföring och utveckling av nya flyglinjer samt säkerhetskontroller. Avskrivningar och kostnaderna för att finansiera de investeringar som Ryanair direkt gav upphov till beaktades också. Dessa investeringar uppskattades uppgå till omkring […] miljoner tyska mark, och rör utbyggnaden av passagerarterminalen. Även om terminalen inte ansågs vara föranledd av Ryanair, beaktade FFHG i sin beräkning de förväntade ytterligare investeringskostnaderna för terminalen.

(470) I FFHG:s lönsamhetsbedömning som lämnades in av Tyskland hade inte de framtida utbetalningarna diskonterats till den dag då 2002 års avtal med Ryanair ingicks, men det står klart att avtalet förväntades bli lönsamt. Kommissionen konstaterar att det antagande som ligger till grund för förhandsbedömningen var rimligt med hänsyn till de rådande marknadsförhållandena vid den tidpunkt när beräkningen gjordes. Den förväntade passagerarvolymen överskreds till och med av den faktiska passagerarutvecklingen på flygplatsen (se tabell 1) och ledde till högre luftfartsbaserade och icke-luftfartsbaserade intäkter.

([108]) Detta baseras på följande beräkning: […] flygningar 2002 * […] passagerare per flygning = 392 137 Ryanairpassagerare. Detta antagande grundades på omkring […] dagliga Ryanair-flygningar.

(471) Kommissionen konstaterar att FFHG:s ledning, med beaktande av alla kostnadsökningar och intäkter i samband med Ryanairs verksamhet vid flygplatsen, förväntade sig att 2002 års avtal med Ryanair under sin löptid skulle bidra till flygplatsen Frankfurt-Hahns lönsamhet, med ett nettonuvärde på minst […] miljoner tyska mark (diskontering = […] %) ([109]). Med tanke på den faktiska passagerarutvecklingen på flygplatsen Frankfurt-Hahn konstaterar kommissionen att det nettonuvärde som beräknats på grundval av 2002 års avtal med Ryanair verkar underskatta den verkliga lönsamhetsökning som blir följden av avtalet.

(472) Med tanke på att 2002 års avtal med Ryanair förväntades (inte bara täcka alla merkostnader utan även) bidra till FFHG:s lönsamhet förväntades hela verksamheten vid flygplatsen Frankfurt-Hahn att bli mer lönsam under löptiden för 2002 års avtal med Ryanair.

Oxeras lönsamhetsbedömning enligt 2002 års avtal med Ryanair

(473) Ryanair lämnade också in en lönsamhetsbedömning som utförts av Oxera på grundval av den information som fanns tillgänglig vid den tidpunkt då 2002 års avtal med Ryanair ingicks. Informationen tillhandahölls av flygplatsen och Ryanair. Resultaten av bedömningen sammanfattas i tabell 17. På grundval av Oxeras marknadsekonomitest av 2002 års avtal med Ryanair utförde kommissionen en känslighetsanalys av de icke-luftfartsbaserade intäkter som beaktades i den bedömningen.

(474) Även om de icke-luftfartsbaserade intäkterna hade minskats med i genomsnitt 20 % – för att kunna genomföra känslighetstestet av de förmodade de icke-luftfartsbaserade intäkterna – skulle nettonuvärdet för 2002 års avtal med Ryanair uppgått till […] miljoner euro, med alla andra antaganden oförändrade (se tabell 28).

Tabell 28

Justerad Oxera-lönsamhetsbedömning av 2002 års avtal med Ryanair (minskning av de icke-luftfartsbaserade intäkterna med 20 %)

(…)

Slutsats

(475) Efter att ha analyserat Oxeras lönsamhetsbedömning av 2002 års avtal med Ryanair och FFHG:s förväntningar vid tidpunkten för ingåendet av det avtalet är kommissionen övertygad om att avtalet rimligen kunde anses bidra till lönsamhet för flygplatsen Frankfurt-Hahn (med hänsyn till de rådande marknadsförhållandena vid den tidpunkten) eftersom den förväntade intäktsökningen var större än de förväntade merkostnaderna. Eftersom 2002 års avtal med Ryanair därmed var förenligt med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi gav det inte Ryanair någon fördel.

(476) Eftersom ett av de kumulativa kriterierna enligt artikel 107.1 i fördraget inte är uppfyllt, anser kommissionen att 2002 års avtal med Ryanair inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

8.2.5 ÅTGÄRD 10: 2005 ÅRS AVTAL MED RYANAIR

(477) Den 4 november 2005 överenskoms en ändring av 2002 års avtal med Ryanair, ”avtal mellan Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH – leverans av flygplan 6–18, åren 2005–2012”. Ingåendet av 2005 års avtal med Ryanair godkändes av FFHG:s tillsynsnämnd den 18 november 2005. Avtalet med Ryanair från 2005 är giltigt till den […].

([109]) Lönsamhetsberäkning grundad på vinstbidraget 2002 från 2002 års avtal med Ryanair.
[…]

(478) Tyskland framhöll att även 2005 års avtal med Ryanair överensstämmer med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. Till stöd för detta överlämnade Tyskland ett marknadsekonomitest som utförts av PwC. I PwC:s marknadsekonomitest jämförs två scenarier för att fastställa de ytterligare effekterna av 2005 års avtal med Ryanair: i) en förhandsaffärsplan för FFHG med Ryanairs deltagande och ii) ett alternativt scenario med en förhandsaffärsplan för FFHG utan Ryanairs deltagande. Det ökade kassaflödet beräknas som skillnaden mellan de två scenarierna (vilket sammanfattas i tabell 29).

Tabell 29

Marknadsekonomitest av 2005 års avtal med Ryanair

(…)

Källa: PwC:s rapport 2006, s. 88 och 89.

(479) Kommissionen anser att det ökade kassaflöde som identifieras som skillnaden mellan de två scenarierna beaktar alla merkostnader och ökade intäkter som Ryanairs närvaro på flygplatsen ger upphov till. Lönsamhetsberäkningen beaktar dessutom de investeringar som Ryanairs närvaro på flygplatsen ger upphov till. Enligt det kompletterande marknadsekonomitest som utförts av PwC till följd av beslutet om att inleda förfarandet från 2008 kan ett belopp av […] miljoner i investeringar tillskrivas Ryanair, medan det återstående beloppet av […] miljoner euro rör utvecklingen av flygplatsens fraktinfrastruktur (nämligen totalt […] miljoner euro).

(480) Kommissionen konstaterar att FFHG:s ledning, med beaktande av alla kostnadsökningar och intäkter i samband med Ryanairs verksamhet vid flygplatsen, förväntade sig att 2005 års avtal med Ryanair under sin löptid inte bara skulle täcka alla kostnadsökningar, utan även bidra till flygplatsen Frankfurt-Hahns lönsamhet, med ett nettonuvärde på […] miljoner euro (diskontering = […] %) ([110]).

(481) I detta sammanhang konstaterar kommissionen att de antaganden som ligger till grund för förhandsaffärsplanen förefaller vara realistiska med tanke på de rådande marknadsförhållandena och den avsevärda tillväxten av lågprisflygbolag sedan 2000. Med hänsyn till den långa planeringsperioden för den faktiska passagerarutvecklingen på flygplatsen Frankfurt-Hahn kan det samtidigt vara så att de risker som eventuellt kan påverka de underliggande antagandena inte beaktas på lämpligt sätt med ett nettonuvärde som beräknats på grundval av en diskontering på […] %.

(482) Kommissionen har därför utfört en känslighetsbedömning av diskonteringen (se tabell 30). När en diskontering på […] % tillämpas uppgår nettonuvärdet fortfarande till […] miljoner euro. Även om man skulle anse att det med en diskontering på […] % fortfarande inte skulle vara möjligt att undanröja eventuell osäkerhet när det gäller de långsiktiga passagerarprognoserna, är det viktigt att beakta att avtalet förväntades bidra till FFHG:s lönsamhet från det första året och framåt, och att det med tanke på den allmänna marknadsutvecklingen inte verkade finnas något övertygande skäl för FFHG att förvänta sig en minskning under de kommande åren.

Tabell 30

Marknadsekonomitest av 2005 års avtal med Ryanair – känslighetsbedömning av diskonteringen

(…)

([110]) Kommissionen har förstått att delstaten Rheinland-Pfalz också ingick marknadsföringsavtal med Ryanair. Dessa avtal ingick emellertid inte i de åtgärder som kommissionen inledde det formella granskningsförfarandet 2008 för, och ingår därför inte i analysen i detta beslut. Detta påverkar dock inte eventuella framtida åtgärder som kommissionen kan vilja vidta i fråga om dessa avtal.

Slutsats

(483) Med tanke på analysen av lönsamhetsökningen drar kommissionen slutsatsen att 2005 års avtal med Ryanair överensstämmer med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi, eftersom det ur ett förhandsperspektiv och med hänsyn till rådande marknadsförhållanden bidrog till flygplatsoperatörens lönsamhet. Kommissionen drar således slutsatsen att FFHG:s beslut att ingå 2005 års avtal med Ryanair inte gav flygbolaget en ekonomisk fördel som det inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden.

(484) Eftersom ett av de kumulativa kriterierna enligt artikel 107.1 i fördraget inte är uppfyllt anser kommissionen att 2005 års avtal mellan flygplatsen Frankfurt-Hahn och Ryanair inte inbegriper statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget ([111]).

8.2.6 ÅTGÄRD 11: 2006 ÅRS TABELL ÖVER FLYGPLATSAVGIFTER

(485) Tabellen över flygplatsavgifter för 2006 trädde i kraft den 1 juni 2006 och ersatte 2001 års tabell över flygplatsavgifter. Den följer dock samma grundläggande principer som 2001 års tabell över flygplatsavgifter. Ändringarna jämfört med 2001 års tabell rör start- och landningsavgifterna, passageraravgiften och marknadsföringsstöd för start av nya flyglinjer samt genererad trafikvolym beroende på totalt antal passagerare (avresande och ankommande passagerare som transporteras av flygbolaget).

(486) Tyskland hävdade att ingen fördel beviljades Ryanair genom 2006 års tabell över flygplatsavgifter. För det första motiverade Tyskland de olika passageraravgifterna med att de togs fram för att ge incitament för lågprisflygbolag, samtidigt som flygplatsens driftskostnader täcktes. Tyskland hävdade att sänkningar enligt passagerarvolym är ett vanligt agerande på nationella och internationella flygplatser. Eftersom gränsen för att erhålla rabatter var mycket låg, nämligen 100 000 passagerare per år, var rabatterna också tillgängliga för mindre flygbolag.

(487) Till stöd för detta påstående lämnade Tyskland in en förhandsbedömning av lönsamheten, med en jämförelse av ett scenario där 2006 års tabell över flygplatsavgifter infördes och ett scenario utan införandet av tabellen, som sammanfattas i tabell 31. Med hänsyn till de rådande marknadsförhållandena och FFHG:s faktiska driftsresultat vid den tidpunkten anser kommissionen att lönsamhetsberäkningen grundades på realistiska antaganden.

Tabell 31

Lönsamhetsbedömning av 2006 års tabell över flygplatsavgifter

I 1 000 euro	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Resultat före finansnetto med 2006 års tabell över flygplatsavgifter	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Resultat före finansnetto utan 2006 års tabell över flygplatsavgifter	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Ytterligare effekter med 2006 års tabell över flygplatsavgifter	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Källa: PwC:s rapport 2006, s. 57.

([111]) Kommissionen har förstått att delstaten Rheinland-Pfalz ingick marknadsföringsavtal med Ryanair. Dessa avtal ingick emellertid inte i de åtgärder som kommissionen inledde det formella granskningsförfarandet 2008 för, och ingår därför inte i analysen i detta beslut. Detta påverkar dock inte eventuella framtida åtgärder som kommissionen kan vilja vidta i fråga om dessa avtal.

(488) Såsom anges i avsnitt 8.2.1 kan överenskommelser som ingås mellan flygbolag och flygplatser kan anses uppfylla marknadsekonomitestet om de i förväg bedöms öka flygplatsens lönsamhet. Flygplatsen bör visa att den när den träffar överenskommelse med ett flygbolag (t.ex. ett enskilt kontrakt eller en övergripande ordning med flygplatsavgifter), under hela löptiden för överenskommelsen, kan täcka alla de kostnader som följer av överenskommelsen samt få en rimlig vinstmarginal, på grundval av sunda prognoser på medellång sikt.

(489) Vid bedömningen av om en överenskommelse som en flygplats ingår med ett flygbolag uppfyller marknadsekonomitestet bör de inkomster från icke-luftfartsverksamheter som väntas följa av flygbolagets verksamhet beaktas jämte flygplatsavgifterna, efter avdrag för rabatter, marknadsföringsstöd eller stimulanssystem. Likaså måste samtliga merkostnader som väntas uppstå för flygplatsen till följd av flygbolagets verksamhet på flygplatsen beaktas. Dessa merkostnader kan omfatta alla kategorier av utgifter eller investeringar, t.ex. tillkommande personal-, utrustnings- och investeringskostnader som följer av flygbolagets närvaro på flygplatsen. Om flygplatsen exempelvis behöver expandera eller anlägga en ny terminal eller andra faciliteter för att i huvudsak tillmötesgå ett specifikt flygbolags behov, bör kostnaderna för detta beaktas vid beräkningen av merkostnaderna. Kostnader som flygplatsen måste bära oberoende av överenskommelsen med flygbolaget bör däremot inte beaktas i marknadsekonomitestet.

(490) När det gäller den lönsamhetsbedömning som FFHG utförde före införandet av 2006 års tabell över flygplatsavgifter anser kommissionen att alla merkostnader och intäkter som införandet av denna tabell gav upphov till beaktades och grundades på rimliga antaganden med hänsyn till de rådande marknadsförhållandena och FFHG:s faktiska resultat. Tabellen över flygplatsavgifter för 2006 var inte tidsbegränsad, och därför var det tillräckligt för flygplatsoperatören att beräkna den övergripande lönsamheten för 2006 års tabell för flera på varandra följande år. FFHG kunde när som helst ändra tabellen över flygplatsavgifter, i den händelse det visade sig att de intäkter som genererades inte var tillräckliga för att täcka merkostnaderna för de flygbolag som använde tabellen. Ryanair har dessutom ingått ett enskilt avtal, och tabellen gällde därmed inte det största flygbolaget (med en passagerarandel på omkring 90 %) utan tillämpades på de övriga flygbolagen med en passagerarandel på omkring 10 %. Merkostnaderna för 2006 års tabell över flygplatsavgifter var därför mycket begränsade, och FFHG förväntade sig kunna utnyttja sina resurser på ett bättre sätt.

(491) I den förhandsanalys som utfördes av FFHG och lämnades in av Tyskland hade inte de framtida utbetalningarna diskonterats till den dag då 2006 års tabell över flygplatsavgifter trädde i kraft, men det står klart att tabellen förväntades bli lönsam från det första året och framåt.

(492) Med tanke på de höga fasta kostnaderna och de mycket begränsade merkostnaderna i samband med tillhandahållandet av tjänster enligt 2006 års tabell över flygplatsavgifter var dessa prognoser inte heller känsliga för antaganden i fråga om den övergripande trafikutvecklingen.

Slutsats

(493) Med tanke på den beräkning av ökad lönsamhet som utförts drar kommissionen slutsatsen att även införandet av 2006 års tabell över flygplatsavgifter var förenligt med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi, eftersom den ur ett förhandsperspektiv bidrog till att öka flygplatsens lönsamhet. Alla kostnader för flygplatsen till följd av införandet av 2006 års tabell över flygplatsavgifter täcktes av intäkterna (både luftfartsbaserade intäkter och icke-luftfartsbaserade intäkter) till följd av införandet av tabellen, med en rimlig vinstmarginal. De kostnader som direkt kan tillskrivas enskilda avtal med specifika flygbolag kunde dessutom rimligen förväntas överskridas av de intäkter som kan tillskrivas dessa flygbolags närvaro (se avsnitt 8.2.5). Därför kunde 2006 års tabell över flygplatsavgifter (med hänsyn till de rådande marknadsförhållandena vid tidpunkten för införandet) rimligen förväntas bidra till flygplatsens allmänna lönsamhet på lång sikt.

(494) Kommissionen drar således slutsatsen att 2006 års tabell över flygplatsavgifter inte gav flygbolagen en ekonomisk fördel som de inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden. Dessutom var den öppen för alla potentiella användare av flygplatsen enligt transparenta och icke-diskriminerande villkor. Tabellen över flygplatsavgifter från 2006 utgör därför inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

9. **STÖDETS LAGLIGHET**

(495) Enligt artikel 108.3 i fördraget måste medlemsstaterna anmäla alla planer på att bevilja eller ändra stöd, och de får inte genomföra de föreslagna åtgärderna förrän anmälningsförfarandet har lett till ett slutligt beslut.

(496) Eftersom åtgärderna nr 1, 2, 3, 4, 5, 6 och 12 redan har tillhandahållits FFHG eller oåterkalleligen beviljats med en rätt för FFHG att motta respektive medel, anser kommissionen att Tyskland inte har respekterat förbudet i artikel 108.3 i fördraget. ([112])

10. **BEDÖMNING – FÖREKOMSTEN AV STÖD**

10.1 *HURUVIDA 2014 OCH 2005 ÅRS LUFTFARTSRIKTLINJER ÄR TILLÄMPLIGA*

(497) I artikel 107.3 i fördraget anges vissa undantag från den allmänna bestämmelsen i artikel 107.1 i fördraget om att statligt stöd inte är förenligt med den inre marknaden. Följande anges i artikel 107.3 c i fördraget: ”Stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset” kan anses vara förenligt med den inre marknaden.

(498) I detta sammanhang utgör 2014 års luftfartsriktlinjer en ram för bedömning av om stöd till flygplatser kan anses vara förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget.

(499) Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer anser kommissionen att dokumentet ”kommissionens tillkännagivande om vilka regler som är tillämpliga för att avgöra om ett statligt stöd är olagligt” ([113]) även gäller olagligt investeringsstöd till flygplatser. Om olagligt investeringsstöd beviljades före den 4 april 2014 kommer kommissionen i detta avseende att tillämpa de förenlighetsregler som gällde vid den tidpunkt då det olagliga investeringsstödet beviljades. När det gäller olagligt investeringsstöd till flygplatser som beviljats före den 4 april 2014 kommer kommissionen följaktligen att tillämpa de principer som anges i 2005 års luftfartsriktlinjer ([114]).

(500) Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer anser kommissionen att bestämmelserna i kommissionens tillkännagivande om vilka regler som är tillämpliga för att avgöra om ett statligt stöd är olagligt inte bör gälla för ärenden avseende olagligt driftsstöd till flygplatser som beviljats före den 4 april 2014. Kommissionen kommer i stället att tillämpa de principer som anges i 2014 års riktlinjer på samtliga ärenden avseende driftsstöd (pågående anmälningar och olagliga, oanmälda stöd) till flygplatser, även om stödet beviljats före den 4 april 2014 och före övergångsperiodens början ([115]).

(501) Kommissionen har i skäl 496 redan konstaterat att de direkta och årliga kapitaltillskotten inte utgör olagligt statligt stöd som beviljats före den 4 april 2014.

10.2 *ÅTSKILLNAD MELLAN INVESTERINGSSTÖD OCH DRIFTSSTÖD*

(502) Mot bakgrund av de bestämmelser i 2014 års riktlinjer för luftfartssektorn som avses i skälen 499 och 500 måste kommissionen avgöra om åtgärderna i fråga utgör olagligt investeringsstöd eller driftsstöd.

(503) I punkt 25 r i 2014 års luftfartsriktlinjer definieras investeringsstöd som ”stöd för att finansiera anläggningstillgångar och särskilt för att täcka underskottet i fråga om kapitalkostnader”. Enligt denna bestämmelse kan investeringsstöd dessutom utgöras både av en förskottsbetalning (det vill säga för att täcka de initiala investeringskostnaderna) och av stöd som betalas ut i form av regelbundna utbetalningar (för att täcka kapitalkostnader när det gäller årlig värdeminskning och finansieringskostnader).

([112]) Mål T-109/01, Fleuren Compost mot kommissionen (REG 2004, s. II-127).
([113]) EGT C 119, 22.5.2002, s. 22.
([114]) Punkt 173 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([115]) Punkt 172 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(504) Driftsstöd innebär däremot stöd som täcker alla eller vissa driftskostnader vid en flygplats, definierat som ”underliggande kostnader för att tillhandahålla flygplatstjänster, däribland kostnader för t.ex. personal, upphandlade tjänster, kommunikationstjänster, avfall, energi, underhåll, hyror och administration, men exklusive kapitalkostnader, marknadsföringsstöd eller andra stimulanser som flygplatsen beviljar flygbolag och kostnader för uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde” ([116]).

(505) Mot bakgrund av dessa definitioner kan kapitalökningarna och de direkta bidrag som var kopplade till investeringsprojekten anses utgöra investeringsstöd till förmån för FFHG.

(506) Den del av de årliga förlustöverföringar som tillämpades för att täcka FFHG:s årliga rörelseförluster ([117]), med avdrag för de kostnader som ingår i resultatet före finansnetto, som avser uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde enligt avsnitt 8.1.4.1 utgör däremot driftsstöd till förmån för FFHG.

(507) Slutligen utgör den del av de årliga förlustöverföringar som täcker förluster för FFHG som inte redan ingår i resultatet före finansnetto (dvs. årliga avskrivningar på tillgångar, finansieringskostnader osv.), minus kostnader som avser uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde enligt avsnitt 8.1.4.1, investeringsstöd.

(508) Såsom tidigare förklarats kommer endast stöd som beviljats efter Aéroports de Paris-domen den 12 december 2000 att övervägas.

10.3 *INVESTERINGSSTÖDETS FÖRENLIGHET ENLIGT 2005 ÅRS LUFTFARTSRIKTLINJER*

(509) Enligt punkt 61 i 2005 års luftfartsriktlinjer ska kommissionen undersöka huruvida följande kumulativa villkor är uppfyllda:

a) Att byggandet och nyttjandet av infrastrukturen uppfyller ett klart formulerat mål av allmänekonomiskt intresse (regional utveckling, tillfredsställande kommunikationer …).

b) Att infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det uppsatta målet.

c) Att infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt, särskilt av den redan befintliga infrastrukturen.

d) Alla potentiella användare har likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen.

e) Att handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot unionens intresse.

(510) För att vara förenligt med den inre marknaden bör statligt stöd till flygplatser, precis som alla andra statliga stödåtgärder, dessutom ha en stimulanseffekt och vara nödvändigt och proportionerligt i förhållande till det legitima syfte som eftersträvas.

(511) Tyskland hävdade att investeringsstödet till förmån för FFHG uppfyller alla förenlighetsvillkor i 2005 års luftfartsriktlinjer.

a) ***Stödet bidrar till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse***

(512) Syftet med investeringsstödet till förmån för FFHG var att finansiera ytterligare omvandling av den tidigare amerikanska militärbasen till en civil flygplats och kraftigt utveckla flygplatsens infrastruktur. Dessa åtgärder gav ett betydande bidrag till regionen Hunsrücks regionala utveckling och anslutbarhet, skapade nya arbetstillfällen i en region som hade drabbats hårt av nedläggningen av den amerikanska militärbasen och avlastade Frankfurt am Mains flygplats.

([116]) Punkt 25 v i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([117]) Uttryckt som resultat före räntor, skatter, avskrivningar och amorteringar (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation, EBITDA).

(513) Som Tyskland har påpekat omges regionen Hunsrück av flera områden (t.ex. distriktet Birkenfeld) som klassificerades som regioner i behov av stöd inom ramen för ”Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur”. Under undersökningsperioden betraktades distriktet Birkenfeld åtminstone delvis som en region med en lägre bruttonationalprodukt (BNP) än EU-genomsnittet ([118]).

(514) Kommissionen anser att utvecklingen av flygplatsen Frankfurt-Hahn även i hög grad har bidragit till att skapa arbetstillfällen i regionen Hunsrück. Tyskland har visat att flygplatsen Frankfurt-Hahn, med beaktande av alla aktiviteter som utförs på flygplatsen, skapade 3 063 arbetstillfällen i regionen Hunsrück under 2012. Av dessa var 74 % heltidstjänster, och 90 % av de anställda bodde även i regionen.

(515) Genom ett ökande antal ekonomiska aktiviteter och turistaktiviteter hade flygplatsen Frankfurt-Hahn dessutom positiva indirekta, stimulerande och katalyserande effekter på skapandet av arbetstillfällen i regionen och på regional utveckling i allmänhet. Enligt Tyskland bidrar flygplatsen Frankfurt-Hahn i hög grad till utvecklingen av inkommande (~ 33 % av passagerarna, vilket motsvarade ungefär 1 miljon passagerare 2005) och utgående turism (~ 67 % av passagerarna) i delstaten Rheinland-Pfalz. Tyskland har påpekat att 88 % av de passagerare som anländer till flygplatsen stannar minst en natt i regionen och att dessa gav upphov till ungefär 5,7 miljoner övernattningar under 2005. Eftersom 88 % av de turister som anländer till Frankfurt-Hahn stannar åtminstone en natt och eftersom fler än 80 % till och med stannar två till tio dagar genererar de inkomster på 133,7 miljoner euro om året. Dessutom bidrog den inkommande turismen till att skapa cirka 11 000 arbetstillfällen i Rheinland-Pfalz.

(516) De investeringar som fick stöd bidrog även till att göra området mer lättillgängligt. Ett mångfaldigande av olönsamma flygplatser eller skapande av ytterligare oanvänd kapacitet bidrar emellertid inte till att ett mål av gemensamt intresse uppnås. I detta fall anser kommissionen att investeringsstödet inte leder till en sådan dubblering som skulle minska utsikterna för att på medellång sikt använda befintlig infrastruktur på andra, angränsande flygplatser. Det finns inga andra flygplatser närmare än 100 kilometer eller 60 minuters restid från flygplatsen Frankfurt-Hahn. De flygplatser som ligger närmast Frankfurt-Hahn är Frankfurt am Mains flygplats, som ligger 115 kilometer därifrån, eller 1 timme och 15 minuters restid med bil, och Luxemburgs flygplats, som ligger 1 timme och 30 minuters restid (111 kilometer) därifrån.

(517) Frankfurt am Mains flygplats är en internationell navflygplats som trafikerar en mängd olika destinationer och som främst betjänas av nätverksflygbolag som tillhandahåller anslutningstrafik, medan flygplatsen Frankfurt-Hahn betjänas av lågprisbolag med direktflyg. Trafiken på Frankfurt am Mains flygplats har kontinuerligt ökat sedan 2000, från 49,4 miljoner passagerare 2000 till cirka 58 miljoner passagerare 2012. Under denna period har tillväxten dock påverkats av trafikstockningsproblem och kapacitetsbegränsningar. Som Tyskland har påpekat överskreds ständigt gränserna för Frankfurt am Mains kapacitet. Enligt Tyskland spelade flygplatsen Frankfurt-Hahn, särskilt mot bakgrund av sitt tillstånd att bedriva flygverksamhet dygnet runt, därför en viktig roll genom att den kunde tillhandahålla extra kapacitet och på så sätt avlasta Frankfurt am Mains flygplats. Fram till 2009 var Fraport faktiskt majoritetsägare i FFHG, flygplatsoperatör för flygplatsen Frankfurt-Hahn (2,7 miljoner passagerare 2013, som mest cirka 4 miljoner passagerare 2007) och flygplatsoperatör för Frankfurt am Mains flygplats (58 miljoner passagerare och en fraktvolym på 2,1 miljoner ton), och strävade som sådan efter att diversifiera sin verksamhet.

(518) Luxemburgs flygplats, som är den flygplats som ligger närmast flygplatsen Frankfurt-Hahn men som ändå ligger 111 kilometer eller 1 timme och 30 minuters restid med bil därifrån, hade cirka 1,7 miljoner passagerare 2008 och växte snabbt till 2,2 miljoner passagerare 2013. Även om Luxemburgs flygplats har något mindre passagerartrafik än flygplatsen Frankfurt-Hahn har den betydligt mer frakttrafik och hade en fraktvolym på 647 000 ton 2013. Luxemburgs flygplats erbjuder linjetrafik till en rad olika europeiska huvudstäder och chartertrafik till semesterdestinationer. Urvalet av destinationer tillgodoser i hög grad behoven hos de anställda på de finansiella och internationella institutioner som ligger i Luxemburg.

(519) Saarbrückens flygplats ligger omkring 128 kilometer från flygplatsen Frankfurt-Hahn, vilket innebär över 2 timmars restid med bil. Frankfurt-Hahn betjänas dessutom främst av lågprisbolag (Ryanair), och flygfrakt är ett relativt viktigt inslag i flygplatsens affärsmodell, medan Saarbrückens flygplats huvudsakligen erbjuder linjetrafik till nationella destinationer och bara har begränsad flygfrakt.

([118]) Kommissionens beslut av den 8 november 2006 i statsstödsärende N459/2006 - Tyskland – Riktlinjer för statligt stöd för 2007-2013 - Nationell regionalstödskarta: Tyskland (EUT C 295, 5.12.2006, s. 6).

(520) När det gäller Zweibrückens flygplats betonade Tyskland att avståndet på 127 kilometer till flygplatsen Frankfurt-Hahn motsvarar en restid på 1 timme och 27 minuter med bil eller 4 timmar med tåg. Tyskland hävdade dessutom att passagerar- och frakttrafiken under perioden 2005–2012 inte tyder på någon substitutionseffekt mellan flygplatserna.

(521) Kommissionen konstaterar att det finns en viss överlappning mellan verksamheten vid flygplatsen Frankfurt-Hahn och flygplatsen i Zweibrücken, eftersom Zweibrückens flygplats också bedriver flygfrakt och de destinationer som betjänas av Zweibrückens flygplats främst är avsedda för chartertrafik. I detta avseende noterar kommissionen att frakt vanligtvis är rörligare än passagerartransporter ([119]). I regel anses upptagningsområdet för fraktflygplatser ha en radie på minst 200 km och en restid på 2 timmar. Kommentarer från näringen tyder på att lastbilstransporter på upp till en halv dag (dvs. upp till 12 timmars körtid) i regel är acceptabelt för speditörer för att transportera deras gods ([120]). Dessutom är chartertrafik i regel mindre tidskänslig, och även en restid på upp till 2 timmar med bil kan vara acceptabelt.

(522) Samtidigt bör det noteras att innan Zweibrückens flygplats trädde in på marknaden 2006 var flygplatsen Frankfurt-Hahn redan en väletablerad flygplats med mer än 3 miljoner passagerare och en fraktvolym på 123 000 ton. Mot bakgrund av den historiska utvecklingen av de båda flygplatserna, deras geografiska läge och flygplatsen Frankfurt-Hahns kapacitet när Zweibrückens flygplats trädde in på den kommersiella luftfartsmarknaden 2006, drar kommissionen slutsatsen att det snarare är öppnandet av Zweibrückens flygplats som utgör en onödig dubblering av infrastruktur.

(523) Kommissionens slutsats är därför att investeringarna i flygplatsen Frankfurt-Hahn inte utgör en dubblering av befintlig olönsam infrastruktur. Flygplatsen Frankfurt-Hahn har tvärtom spelat en viktig roll för att avlasta flygplatsen i Frankfurt am Main utan att den sistnämnda flygplatsens expansionsplaner för den skull har begränsats. Utan investeringarna i flygplatsen Frankfurt-Hahn fanns det faktiskt en risk för att regionens transportbehov inte hade kunnat tillgodoses.

(524) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 512–523, drar kommissionen därför slutsatsen att investeringsstödet för att bygga och utnyttja infrastruktur på flygplatsen Frankfurt-Hahn uppfyller ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse, nämligen regional ekonomisk utveckling, skapandet av arbetstillfällen och förbättrad tillgänglighet till regionen.

b) ***Infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det uppsatta målet***

(525) Enligt Tyskland gjordes investeringarna utifrån de behov som fanns (och de var således proportionerliga), och den infrastruktur som byggdes var nödvändig för att flygplatsen skulle kunna tillgodose regionens behov i fråga om anslutbarhet och utveckling och avlasta Frankfurt am Mains flygplats.

(526) Grundat på de upplysningar som Tyskland har lämnat håller kommissionen med om att de finansierade investeringarna var nödvändiga och proportionerliga i förhållande till målet av gemensamt intresse. Utan dessa investeringar hade det varit omöjligt att slutföra arbetet med att omvandla den tidigare amerikanska militärbasen till en civil trafikflygplats. För att kunna vidareutveckla den civila flygtrafiken var det nödvändigt att bygga passagerar- och fraktutrymmen, bygga plattor och modernisera taxibanorna. Den infrastruktur som byggdes var således nödvändig för att flygplatsen skulle kunna tillgodose regionens behov i fråga om anslutbarhet och utveckling.

(527) Infrastrukturprojektet genomfördes endast i den mån det var nödvändigt för att nå de uppsatta målen. Samtidigt som infrastrukturen byggdes för en passagerartrafik på högst 4–5 miljoner passagerare och en fraktvolym på 500 000 ton, framgår det av trafikstatistiken i tabell 1 och tabell 2 att passagerartrafiken stadigt ökade fram till 2007, då trafiken nådde sin topp på 4 miljoner passagerare (som följdes av en nedgång till 2,7 miljoner under 2013 på grund av de orsaker som anges i skäl 532) och att fraktvolymen ökade till mer än 500 000 ton under 2011. Det betyder att den förväntade trafikefterfrågan i stort sett motsvarade den faktiska efterfrågan och att investeringarna inte var oproportionerligt stora.

([119]) Flygplatsen Leipzig/Halle konkurrerade t.ex. med flygplatsen Vatry (Frankrike) om att bli DHL:s europeiska navflygplats. Se Leipzig/Halle-domen, punkt 93.

([120]) Svar från flygplatsen i Liège på det offentliga samrådet om 2014 års luftfartsriktlinjer.

(528) Även om det är viktigt att undvika att investeringar leder till en dubblering av befintlig olönsam infrastruktur är så inte fallet här. Som redan har förklarats i skälen 516–523 finns det inga andra flygplatser inom ett avstånd på 100 kilometer och en restid på 60 minuter med bil, och även om man skulle räkna med ett större upptagningsområde saknas dubbleringseffekter. Den närmaste flygplatsen är flygplatsen i Frankfurt am Main, som flygplatsen Frankfurt-Hahn var tänkt att avlasta.

(529) Mot bakgrund av dessa överväganden anser kommissionen att detta förenlighetsvillkor är uppfyllt.

c) ***Infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt***

(530) Tyskland konstaterade att före beslutet att vidareutveckla flygplatsens infrastruktur gjorde externa experter trafikprognoser för att avgöra trafikpotentialen för flygplatsen Frankfurt-Hahn.

(531) De upplysningar som har lämnats visar att vid den tidpunkten förutspådde de externa experterna en kraftig ökning av trafiken, från 0,3 miljoner passagerare 2000 till upp till 3,8 miljoner passagerare 2010 (se figur 2, figur 3 och figur 4). När det gäller frakttrafiken förutspådde experterna att denna skulle öka från 151 000 ton 2001 till upp till 386 000 ton 2010 (se figur 5). Tillväxten på fraktsidan under perioden 2006–2010 förväntades komma från flyg som omdirigerats från Frankfurt am Mains flygplats på grund av förbudet mot nattrafik. Dessa prognoser kunde dock bara uppfyllas om investeringarna genomfördes i den planerade omfattningen.

(532) Kommissionen noterar att dessa trafikprognoser (se skäl 531) bekräftades av den faktiska trafikutvecklingen vid flygplatsen Frankfurt-Hahn (se tabell 1 och tabell 2). År 2007 betjänade flygplatsen Frankfurt-Hahn cirka 4 miljoner passagerare. Efter en period av kraftig tillväxt har flygtrafiken i Tyskland och EU de senaste åren påverkats negativt av den ekonomiska och finansiella krisen under åren 2008–2009, som ledde till att passagerarflygtrafiken i Tyskland minskade under 2009. Passagerartrafikutvecklingen på flygplatsen Frankfurt-Hahn påverkades dessutom av att Tyskland införde en flygpassagerarskatt under 2011. För närvarande betjänar flygplatsen Frankfurt-Hahn omkring 2,7 miljoner passagerare per år. När det gäller frakt hanterade flygplatsen 565 000 ton gods 2011. På grund av att en av dess kunder gick i konkurs hanterade flygplatsen endast 447 000 ton gods under 2013.

(533) Mot bakgrund av dessa överväganden kan det därför slås fast att flygplatsen Frankfurt-Hahn redan nyttjar större delen av sin kapacitet och att framtidsutsikterna i fråga om nyttjandet på medellång sikt var tillfredsställande.

d) ***Likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen***

(534) Alla potentiella användare har likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till flygplatsen. Tabellen över de flygplatsavgifter som tillämpas på flygplatsen Frankfurt-Hahn är tillgängliga för allmänheten och öppna för alla potentiella och nuvarande användare av flygplatsen på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Alla skillnader i de avgifter som faktiskt betalas för att utnyttja infrastrukturen grundades på affärsmässigt motiverade skillnader ([121]).

(535) Kommissionen anser därför att detta villkor är uppfyllt.

e) ***Handeln påverkas inte i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset***

(536) Enligt punkt 39 i 2005 års luftfartsriktlinjer kan flygplatskategorin användas som en indikator på dels i vilken grad flygplatser konkurrerar med varandra, dels i vilken grad finansieringen av en flygplats kan ha snedvridande effekt på konkurrensen.

([121]) Se kommissionens beslut av den 1 oktober 2014 i statsstödsärende SA.21211 – Tyskland – Flygplatsen Frankfurt-Hahn och Ryanair (ännu ej offentliggjort i EUT).

(537) Inom standardupptagningsområdet för flygplatsen Frankfurt-Hahn (1 timmes restid med bil eller ett avstånd på 100 kilometer) finns inga andra kommersiella flygplatser. Även om man utvidgar upptagningsområdet anser kommissionen att stödet inte har otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna.

(538) För flygplatsen i Frankfurt am Mains del (den närmaste flygplatsen, som ligger cirka 115 kilometer och 1 timme och 15 minuters restid bort) resulterade investeringarna i Frankfurt-Hahn inte i några negativa substitutionseffekter. Innan Fraport började engagera sig i flygplatsen Frankfurt-Hahn drev företaget redan Frankfurt am Mains flygplats. Trots det investerade Fraport i flygplatsen Frankfurt-Hahn för att minska överbelastningen på Frankfurt am Mains flygplats, eftersom det förväntades att kapaciteten på denna navflygplats skulle överskridas i framtiden. Framför allt var förbudet för nattflygningar på Frankfurt am Mains flygplats en av de viktigaste faktorerna i detta resonemang eftersom flygplatsen Frankfurt-Hahn hade tillstånd att bedriva flygtrafik dygnet runt.

(539) Även om flygplatsen Frankfurt-Hahn växte kraftigt under perioden 2000–2007 framgår det av tabellerna 1 och 2 att jämfört med Frankfurt am Mains flygplats var dess andel av trafiken fortfarande ganska liten. Under perioden 2000–2003 ökade stadigt passagerartrafiken på Frankfurt am Mains flygplats, från 48 miljoner 2000 till 54,2 miljoner 2007. På grund av den ekonomiska krisen sjönk sedan Frankfurt am Mains passagerarantal något och stannade på 50,9 miljoner 2009. Detta följdes dock av en snabb ökning till 58 miljoner. På fraktsidan hade Frankfurt am Mains flygplats en stadig tillväxt från 1,6 miljoner ton till 2,2 miljoner ton 2013.

(540) Precis som kommissionen redan har förklarat i fråga om andra flygplatser hade investeringarna i flygplatsen Frankfurt-Hahn inte någon större effekt på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna ([122]). Detta gäller även Zweibrückens flygplats, eftersom det snarare är den sistnämnda flygplatsen som utgör en onödig dubblering av infrastruktur (och därför bär ansvaret för varje eventuellt snedvridande effekt på konkurrensen).

(541) Till skillnad från flygplatserna i Frankfurt am Main och Luxemburg finns det dessutom inte någon järnvägsförbindelse till flygplatsen Frankfurt-Hahn. Överlag förväntas ingen substitutionseffekt i fråga om järnvägstransporter.

(542) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 536–541 anser kommissionen att alla otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna är begränsade till ett minimum.

f) ***Stimulanseffekt, nödvändighet och proportionalitet***

(543) Kommissionen måste avgöra om det statliga stöd som har beviljats flygplatsen Frankfurt-Hahn har ändrat stödmottagarens agerande såtillvida att företaget inlett verksamhet som bidrar till målet av allmänt ekonomiskt intresse, som i) det inte skulle genomföra utan stödet eller ii) det skulle genomföra på ett begränsat eller annorlunda sätt. Stödet anses dessutom vara proportionerligt endast om samma resultat inte kunde ha uppnåtts med mindre stöd och mindre snedvridning. Stödbeloppet och stödnivån måste därför begränsas till det minimum som behövs för att den understödda verksamheten ska kunna genomföras.

(544) Enligt de uppgifter som lämnats av Tyskland kunde investeringen inte ha genomförts utan stödet. Tyskland hävdade att stödet var nödvändigt eftersom det enbart kompenserade finansieringskostnaderna, och ett lägre belopp skulle ha lett till lägre investeringsnivåer.

(545) Enligt de finansiella resultat som sammanfattades i tabell 3 och tabell 4 går flygplatsen fortfarande med förlust och kan inte finansiera sina investeringskostnader. Det kan därför slås fast att stödet var nödvändigt för att göra investeringar i syfte att minska belastningen på flygplatsinfrastrukturen och uppfylla de gällande kraven på modern flygplatsinfrastruktur. Utan stödet skulle flygplatsen Frankfurt-Hahn inte ha tillgodosett den förväntade efterfrågan från flygbolag och passagerare i upptagningsområdet, och den ekonomiska aktiviteten på flygplatsen skulle ha varit mindre.

([122]) När det gäller flygplatserna i Frankfurt am Main och Luxemburg noterar kommissionen dessutom att affärsresenärerna står för en stor marknadsandel på dessa flygplatser, medan detta affärssegment endast står för en jämförelsevis liten andel av marknaden på flygplatsen Frankfurt-Hahn.

(546) Det bör dessutom noteras att det offentliga stödet beviljades under en period då FFHG gjorde mycket stora infrastrukturinvesteringar (mer än 220 miljoner euro under perioden 2001–2012). Härav följer att investeringsstödet endast täckte en liten del av de totala investeringskostnaderna.

(547) Kommissionen anser därför att stödåtgärden i fråga hade en stimulanseffekt och att stödbeloppet var begränsat till det minimum som behövs för att den understödda verksamheten ska kunna genomföras och att stödet därmed var proportionerligt.

Slutsats

(548) Mot bakgrund av ovanstående är kommissionens slutsats därför att investeringsstödet till flygplatsen Frankfurt-Hahn är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget, eftersom det uppfyller de villkor för förenlighet som anges i punkt 61 i 2005 års luftfartsriktlinjer.

10.4 *FÖRENLIGHETEN FÖR DRIFTSSTÖD ENLIGT 2014 ÅRS LUFTFARTSRIKTLINJER*

(549) I avsnitt 5.1 i 2014 års luftfartsriktlinjer anges de kriterier som kommissionen ska tillämpa vid bedömningen av om driftsstöd är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget. I enlighet med punkt 172 i 2014 års luftfartsriktlinjer kommer kommissionen att tillämpa dessa kriterier på alla ärenden som rör driftsstöd, inklusive pågående anmälningar och olagliga, oanmälda stödärenden.

(550) Enligt punkt 137 i 2014 års luftfartsriktlinjer kan olagligt driftsstöd som beviljats innan 2014 års riktlinjer för luftfartssektorn offentliggjordes förklaras vara förenligt med den inre marknaden i en utsträckning som motsvarar de otäckta driftskostnaderna, förutsatt att följande kumulativa villkor är uppfyllda:

a) *Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse*: Detta villkor är uppfyllt bland annat om stödet ökar unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet eller underlättar regional utveckling ([123]).

b) *Behov av statligt ingripande*: Stödet måste inriktas på situationer där det kan åstadkomma en påtaglig förbättring som marknaden inte klarar på egen hand ([124]).

c) *Förekomst av en stimulanseffekt*: Detta villkor är uppfyllt om det är sannolikt att den ekonomiska aktiviteten på flygplatsen, i avsaknad av driftsstöd och med beaktande av den möjliga förekomsten av investeringsstöd och trafikvolymen, skulle vara avsevärt mindre ([125]).

d) *Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till det minsta nödvändiga)*: För att driftsstöd till flygplatser ska anses vara proportionellt måste stödet vara begränsat till det lägsta belopp som krävs för att den understödda verksamheten ska äga rum ([126]).

e) *Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel* ([127]).

a) ***Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse:***

(551) Enligt avsnitt 5.1.2 a i 2014 års luftfartsriktlinjer och för att ge flygplatser tid att anpassa sig till nya marknadsförhållanden och undvika störningar av lufttrafiken och regioners anslutbarhet kommer driftsstöd till flygplatser under en övergångsperiod på tio år att anses bidra till att ett mål av gemensamt intresse uppnås, om det i) ökar unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom unionen, ii) begränsar lufttrafikstockningar vid viktiga navflygplatser i unionen eller iii) underlättar regional utveckling.

([123]) Punkterna 137, 113 och 114 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([124]) Punkterna 137 och 116 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([125]) Punkterna 137 och 124 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([126]) Punkterna 137 och 125 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([127]) Punkterna 137 och 131 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(552) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 512–519 anser kommissionen att den fortsatta driften av flygplatsen Frankfurt-Hahn ökade unionsmedborgarnas rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera en anslutningspunkt för flygningar inom unionen i regionen Hunsrück. Den fortsatta driften av flygplatsen underlättade dessutom regional utveckling och skapandet av arbetstillfällen. Driften och utvecklingen av flygplatsen Frankfurt-Hahn minskade dessutom överbelastningen på Frankfurt am Mains flygplats.

(553) Kommissionen slår därför fast att den aktuella åtgärden uppfyller ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse.

b) ***Behov av statligt ingripande:***

(554) Enligt avsnitt 5.1.2 b i 2014 års luftfartsriktlinjer måste man, för att kunna bedöma om statligt stöd är ändamålsenligt för att uppnå ett mål av gemensamt intresse, identifiera det problem som ska åtgärdas. Statligt stöd bör därför inriktas på situationer där stöd kan medföra en kraftig materiell förbättring i fall där marknaden inte klarar av uppgiften.

(555) Kommissionen konstaterar att flygplatsen Frankfurt-Hahn är en regional flygplats med omkring 2,7 miljoner passagerare per år, som under undersökningsperioden upplevde en betydande passagerartillväxt (se tabell 1). Den har höga fasta driftskostnader, och under rådande marknadsförhållanden kan den inte täcka sina egna driftskostnader. Därför behövs ett statligt ingripande (se punkt 89 i 2014 års luftfartsriktlinjer).

c) ***Stödåtgärdernas lämplighet***

(556) Enligt avsnitt 5.1.2 c i 2014 års luftfartsriktlinjer måste varje stödåtgärd vara ett lämpligt politiskt instrument för att uppnå målet av gemensamt intresse. Medlemsstaten måste därför visa att inget annat mindre snedvridande politiskt instrument eller stödinstrument kunde ha gjort det möjligt att uppnå samma mål.

(557) Enligt Tyskland är de aktuella stödåtgärderna lämpliga för att uppnå det uppsatta mål av gemensamt intresse som inte kunde ha uppnåtts med hjälp av något annat mindre snedvridande instrument.

(558) I detta fall motsvarade stödbeloppet de otäckta driftsförluster (se tabell 4) som faktiskt uppstått och begränsades till det minsta nödvändiga, eftersom det endast beviljades för de driftsförluster som faktiskt uppstått. Ingen annan politisk åtgärd hade gjort det möjligt att fortsätta driften av flygplatsen. Därmed är kompensationen för förluster begränsad till ett minimum och medför inte någon vinst.

(559) Mot bakgrund av skälen 557 och 558 anser kommissionen att de aktuella åtgärderna var lämpliga för att nå det eftersträvade målet av gemensamt intresse.

d) ***Förekomst av en stimulanseffekt***

(560) Enligt avsnitt 5.1.2 d i 2014 års luftfartsriktlinjer har driftsstöd en stimulanseffekt om det är troligt att den ekonomiska aktiviteten på flygplatsen skulle ha minskat betydligt utan driftsstödet. Bedömningen måste ta hänsyn till om det förekommer något investeringsstöd och hur trafikerad flygplatsen är.

(561) Utan stödet skulle verksamheten på flygplatsen Frankfurt-Hahn allvarligt ha påverkats och minskat, och så småningom skulle flygplatsen ha blivit tvungen att lämna marknaden på grund av icke-täckta rörelseförluster.

(562) Kommissionen anser därför att den aktuella stödåtgärden hade en stimulanseffekt.

e) ***Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till ett minimum)***

(563) Enligt avsnitt 5.1.2 e i 2014 års luftfartsriktlinjer måste, för att driftsstöd till flygplatser ska anses vara proportionellt, stödet vara begränsat till det lägsta belopp som krävs för att den understödda verksamheten ska äga rum.

(564) I detta fall begränsades stödbeloppet till de otäckta driftsförlusterna, eftersom stödet endast kompenserade de faktiska kostnaderna.

(565) Kommissionen drar därför slutsatsen att driftsstödbeloppet i detta fall var proportionellt och att det begränsades till det lägsta belopp som krävdes för att den understödda verksamheten skulle kunna äga rum.

f) ***Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna***

(566) Enligt avsnitt 5.1.2 f i 2014 års luftfartsriktlinjer ska vid bedömningen av driftsstödets förenlighet hänsyn tas till konkurrenssnedvridningar och effekterna på handeln.

(567) Inom standardupptagningsområdet för flygplatsen Frankfurt-Hahn (1 timmes restid med bil eller ett avstånd på 100 kilometer) finns inga andra kommersiella flygplatser. Även om detta standardupptagningsområde skulle utvidgas så att det omfattade andra flygplatser i närheten av flygplatsen Frankfurt-Hahn framgår det av skälen 537 och 541 att det inte förekommer några otillbörliga negativa effekter på konkurrensen mellan de flygplatser som är belägna i närheten av flygplatsen Frankfurt-Hahn (dvs. flygplatserna i Frankfurt am Main, Luxemburg och Saarbrücken).

(568) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att alla otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna till följd av det driftsstöd som FFHG har beviljats begränsas till ett minimum.

Slutsats

(569) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 551–568 drar kommissionen slutsatsen att åtgärderna är förenliga med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget.

11. **SLUTSATS**

11.1 *FINANSIERINGEN AV FLYGPLATSEN*

(570) ***Åtgärd 1: 2001 års resultatöverföringsavtal***: Mot bakgrund av övervägandena i skälen 291–302 drar kommissionen slutsatsen att de offentliga myndigheterna vid den tidpunkt då 2001 års resultatöverföringsavtal infördes med rätta kunde anse att ett resultatöverföringsavtal för att täcka FFHG:s årliga förluster inte utgjorde statligt stöd.

(571) ***Åtgärd 2: 2001 års kapitalökning***: Kapitalökningen 2001 av Fraport och delstaten Rheinland-Pfalz på 27 miljoner euro utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

(572) ***Åtgärd 3: 2004 års kapitalökning och åtgärd 4: 2004 års resultatöverföringsavtal***: Kapitalökningen 2004 som beviljades av Fraport och 2004 års resultatöverföringsavtal utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget. Även om de skulle utgöra statligt stöd kan detta stöd anses vara förenligt på grundval av artikel 107.3 c i fördraget.

(573) Den kapitalökning som beviljades 2004 av delstaterna Rheinland-Pfalz och Hessen till förmån för FFHG utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

(574) ***Åtgärd 5: Ersättning till FFHG för uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde (säkerhetskontroller) och åtgärd 6: Direkta bidrag från delstaten Rheinland-Pfalz***: Kommissionen anser att den offentliga finansiering som beviljats FFHG i form av direkta bidrag som beviljats efter den 12 december 2000 utgör statligt stöd i den mening som avses artikel 107.1 i fördraget.

(575) ***Åtgärd 12: Ökning av eget kapital***: Eftersom syftet med ökningen av det egna kapitalet är att finansiera infrastrukturåtgärder genom de offentliga aktieägarnas beslut att genomföra dessa investeringar, hade FFHG enligt Tyskland rätt att motta denna finansiering. Kommissionen anser att ökningen av det egna kapitalet måste bedömas inom ramen för FFHG:s offentliga stöd. I detta avseende, och mot bakgrund av övervägandena i avsnitt 8.1.1, drar kommissionen slutsatsen att FFHG har bedrivit en ekonomisk verksamhet från och med datumet för Aéroports de Paris-domen (den 12 december 2000) och framåt, och att FFHG utgör ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

(576) Enligt övervägandena i avsnitten 8.1.1, 8.1.3 och 8.1.4, som gäller i samma mån för denna åtgärd, anser kommissionen att kapitaltillskottet utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget eftersom det inbegriper statliga medel, kan tillskrivas staten och ger FFHG en selektiv ekonomisk fördel som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna.

(577) Eftersom åtgärderna redan har ställts till förfogande för FFHG eller oåterkalleligen har beviljats med en rätt för FFHG att motta dessa medel, anser kommissionen att Tyskland inte har respekterat förbudet i artikel 108.3 i fördraget.

(578) Mot bakgrund av skälen 512–545 drar kommissionen slutsatsen att investeringsstödet till flygplatsen Frankfurt-Hahn är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget, eftersom det uppfyller de villkor för förenlighet som anges i punkt 61 i 2005 års luftfartsriktlinjer.

(579) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 551–568 drar kommissionen slutsatsen att åtgärderna är förenliga med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget.

11.2 *AVTALEN MED RYANAIR OCH TABELLEN ÖVER FLYGPLATSAVGIFTER*

(580) ***Åtgärderna 7, 9 och 10: 1999, 2002 och 2005 års avtal med Ryanair***: Efter att ha analyserat avtalen och den information som fanns tillgänglig för FFHG vid tidpunkten för ingåendet av dessa avtal är kommissionen övertygad om att FFHG rimligen kunde förvänta sig att avtalen skulle bidra till flygplatsen Frankfurt-Hahns lönsamhet eftersom den förväntade intäktsökningen var större än de förväntade merkostnaderna. Eftersom avtalen därmed var förenliga med principen om privat investerare i en marknadsekonomi gav de inte Ryanair någon fördel.

(581) ***Åtgärderna 8 och 11: 2001 års och 2006 års tabeller över flygplatsavgifter***: Med tanke på den lönsamhetsanalys i förväg som utfördes av FFHG anser kommissionen att 2001 och 2006 års tabeller över flygplatsavgifter inte gav flygbolagen en ekonomisk fördel som de inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden.

(582) Eftersom ett av de kumulativa kriterierna i artikel 107.1 i fördraget inte är uppfyllt anser kommissionen att 1999, 2002 och 2005 års avtal mellan flygplatsen Frankfurt-Hahn och Ryanair och 2001 och 2006 års tabeller över flygplatsavgifter inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

(583) Kommissionen noterar att Tyskland godtar att detta beslut endast antas på engelska.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Det statliga stöd som Tyskland mellan 2001 och 2012 olagligen har genomfört i strid med artikel 108.3 i fördraget till förmån för Flughafen Frankfurt Hahn GmbH i form av kapitalökningar 2001 till ett belopp av 27 miljoner euro, kapitalökningar 2004 till ett belopp av 22 miljoner euro och direkta bidrag från delstaten Rheinland-Pfalz (i den mån dessa bidrag inte endast rörde uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och inte täckte investeringar som oåterkalleligen beslutats före den 12 december 2000) är förenligt med den inre marknaden.

2. Kapitalökningen 2004 av Fraport AG och 2004 års resultatöverföringsavtal utgör inte stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

Artikel 2

1. Avtalet mellan Ryanair och Flughafen Frankfurt Hahn GmbH, som trädde i kraft den 1 april 1999, utgör inte stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

2. Avtalet mellan Ryanair och Flughafen Frankfurt Hahn GmbH av den 14 februari 2002 utgör inte stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

3. Avtalet mellan Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH – leverans av flygplan 6–18, åren 2005 till 2012 av den 4 november 2005 utgör inte stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

Artikel 3

Tabellerna över flygplatsavgifter, som trädde i kraft den 1 oktober 2001 och den 1 juni 2006, utgör inte stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 1 oktober 2014.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande

KOMMISSIONENS DELEGERADE BESLUT (EU) 2016/790

av den 13 januari 2016

om ändring av bilaga V till Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG vad gäller benämningar på examensbevis och utbildningar

[delgivet med nr C(2016) 1]

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer ([1]), särskilt artikel 21a.4, och

av följande skäl:

(1) Bilaga V till direktiv 2005/36/EG innehåller förteckningar över benämningar på examensbevis för läkare, sjuksköterskor med ansvar för allmän hälso- och sjukvård, tandläkare, veterinärer, barnmorskor, apotekare och arkitekter.

(2) Flera medlemsstater har anmält uppdateringar av lagar och andra författningar till kommissionen när det gäller utfärdandet av examensbevis för läkare, sjuksköterskor med ansvar för allmän hälso- och sjukvård, tandläkare, veterinärer, barnmorskor, apotekare och arkitekter. Kommissionen anser att de anmälda lagarna och andra författningarna överensstämmer med villkoren i avdelning III kapitel III i direktiv 2005/36/EG. Bilaga V till direktiv 2005/36/EG måste därför uppdateras.

(3) Av tydlighets- och rättssäkerhetsskäl är det nödvändigt att ersätta alla de relevanta punkterna i bilaga V till direktiv 2005/36/EG om benämningar på examensbevis och utbildningar.

(4) Direktiv 2005/36/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga V till direktiv 2005/36/EG ska ändras i enlighet med bilagan till detta beslut.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 13 januari 2016.

På kommissionens vägnar
Elżbieta BIEŃKOWSKA
Ledamot av kommissionen

([1]) EUT L 255, 30.9.2005, s. 22.

BILAGA

Bilaga V till direktiv 2005/36/EG ska ändras på följande sätt:

1. Punkterna 5.1.1–5.1.4 ska ersättas med följande:

”5.1.1 *Benämningar på examensbevis för grundutbildning för läkare*

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensdatum
België/Belgique/Belgien	Diplôme de ”médecin”/Master in de geneeskunde	— Les universités/De universiteiten — Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française/De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap		20 december 1976
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен „магистър“ по Медицина“ и професионална квалификация ”Магистър-лекар”	Университет		1 januari 2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu všeobecné lékařství (doktor medicíny, MUDr.)	Lékářská fakulta univerzity v České republice		1 maj 2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i medicin (cand.med.)	Universitet	— Autorisation som læge, udstedt af Sundhedsstyrelsen og — Tilladelse til selvstændigt virke som læge (dokumentation for gennemført praktisk uddannelse), udstedt af Sundhedsstyrelsen	20 december 1976
Deutschland	— Zeugnis über die Ärztliche Prüfung — Zeugnis über die Ärztliche Staatsprüfung und Zeugnis über die Vorbereitungszeit als Medizinalassistent, soweit diese nach den deutschen Rechtsvorschriften noch für den Abschluss der ärztlichen Ausbildung vorgesehen war	Zuständige Behörden		20 december 1976
Eesti	Arstikraad Degree in Medicine (MD) Diplom arstiteaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		1 maj 2004

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensdatum
Ελλάδα	Πτυχίο Ιατρικής	— Ιατρική Σχολή Πανεπιστημίου, — Σχολή Επιστημών Υγείας, Τμήμα Ιατρικής Πανεπιστημίου		1 januari 1981
España	Título de Licenciado en Medicina y Cirugía Título de Graduado/a en Medicina	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad — El rector de una Universidad		1 januari 1986 1 januari 1986
France	Diplôme de fin de deuxième cycle des études médicales	Universités		20 december 1976
Hrvatska	Diploma ”doktor medicine/doktorica medicine”	Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj		1 juli 2013
Ireland	Primary qualification	Competent examining body	Certificate of experience	20 december 1976
Italia	Diploma di laurea in medicina e chirurgia	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina e chirurgia	20 december 1976
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Ιατρού	Ιατρικό Συμβούλιο		1 maj 2004
Latvija	ārsta diploms	Universitātes tipa augstskola		1 maj 2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą gydytojo kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (medicinos magistro kvalifikacinis laipsnis ir gydytojo kvalifikacija)	Universitetas	1. Internatūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą medicinos gydytojo profesinę kvalifikaciją 2. Internatūros pažymėjimas (medicinos gydytojo profesinė kvalifikacija)	1 maj 2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine, chirurgie et accouchements	Jury d'examen d'Etat	Certificat de stage	20 december 1976
Magyarország	Okleveles orvosdoktor oklevél (dr. med)	Egyetem		1 maj 2004
Malta	Lawrja ta' Tabib tal-Mediċina u l-Kirurġija	Universita` ta' Malta	Ċertifikat ta' reġistrazzjoni maħruġ mill-Kunsill Mediku	1 maj 2004
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd artsexamen	Faculteit Geneeskunde		20 december 1976

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensdatum
Österreich	Urkunde über die Verleihung des akademischen Grades Doktor der gesamten Heilkunde (bzw. Doctor medicinae universae, Dr.med.univ.)	Medizinische Fakultät einer Universität, bzw Medizinische Universität		1 januari 1994
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku lekarskim z tytułem "lekarza"	szkoły wyższe	Świadectwo złożenia Lekarskiego Egzaminu Państwowego (1) (3)/Świadectwo złożenia Lekarskiego Egzaminu Końcowego (2) (3)	1 maj 2004
Portugal	Carta de Curso de licenciatura em medicina	Universidades	Certificado emitido pela Ordem dos Médicos	1 januari 1986
România	Diplomă de licență de doctor medic	Universități		1 januari 2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "doktor medicine/doktorica medicine"	Univerza	Potrdilo o Opravljenem Strokovnem Izpitu za Poklic Zdravnik/Zdravnica	1 maj 2004
Slovensko	DIPLOM všeobecné lekárstvo doktor všeobecného lekárstva ("MUDr.")	Univerzita		1 maj 2004
Suomi/Finland	Lääketieteen lisensiaatin tutkinto/Medicine licentiatexamen	Yliopisto		1 januari 1994
Sverige	Läkarexamen	Universitet eller högskola	Bevis om legitimation som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen	1 januari 1994
United Kingdom	Primary qualification	Competent examining body	Certificate of experience	20 december 1976

(1) Till och med 2012.
(2) Från och med 2013.
(3) Till och med den 1 oktober 2017 bör examensbeviset även åtföljas av ett intyg om genomförd praktik efter examen ("staż podyplomowy").

5.1.2 *Benämningar på examensbevis för specialistläkare*

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Referensdatum
België/Belgique/Belgie	Bijzondere beroepstitel van geneesheer-specialist/Titre professionnel particulier de médecin spécialiste	Minister bevoegd voor Volksgezondheid/Ministre de la Santé publique	20 december 1976
България	Свидетелство за призната специалност	Университет	1 januari 2007

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Referensdatum
Česká republika	Diplom o specializaci	Ministerstvo zdravotnictví	1 maj 2004
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge	Sundhedsstyrelsen	20 december 1976
Deutschland	Fachärztliche Anerkennung	Landesärztekammer	20 december 1976
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus Residentuuri lõputunnistus eriarstiabi erialal	Tartu Ülikool	1 maj 2004
Ελλάδα	Τίτλος Ιατρικής Ειδικότητας	1. Περιφέρεια 2. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση 3. Νομαρχία	1 januari 1981
España	Título de Especialista	Ministerio de Educación y Cultura	1 januari 1986
France	1. Certificat d'études spéciales de médecine accompagné du diplôme d'Etat de docteur en médecine 2. Attestation de médecin spécialiste qualifié accompagnée du diplôme d'Etat de docteur en médecine 3. Diplôme d'études spécialisées ou diplôme d'études spécialisées complémentaires qualifiant de médecine accompagné du diplôme d'Etat de docteur en médecine	1. Universités 2. Conseil de l'Ordre des médecins 3. Universités	20 december 1976
Hrvatska	Diploma o specijalističkom usavršavanju	Ministarstvo nadležno za zdravstvo	1 juli 2013
Ireland	Certificate of Specialist doctor	Competent authority	20 december 1976
Italia	Diploma di medico specialista	Università	20 december 1976
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης Ειδικότητας	Ιατρικό Συμβούλιο	1 maj 2004
Latvija	"Sertifikāts"–kompetentu iestāžu izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu specialitātē	Latvijas Ārstu biedrība Latvijas Ārstniecības personu profesionālo organizāciju savienība	1 maj 2004
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo specialisto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo specialisto profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1 maj 2004

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Referensdatum
Luxembourg	Certificat de médecin spécialiste	Ministre de la Santé publique	20 december 1976
Magyarország	Szakorvosi bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1 maj 2004
Malta	Ċertifikat ta' Speċjalista Mediku	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1 maj 2004
Nederland	Bewijs van inschrijving in een Specialistenregister	— Medische Specialisten Registratie Commissie (MSRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot bevordering der Geneeskunst — Sociaal-Geneeskundigen Registratie Commissie (SGRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst	20 december 1976
	Diploma geneeskundig specialist	— Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst [1]	
Österreich	Facharztdiplom	Österreichische Ärztekammer	1 januari 1994
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty	Centrum Egzaminów Medycznych	1 maj 2004
Portugal	Titulo de especialista	Ordem dos Médicos	1 januari 1986
România	Certificat de medic specialist	Ministerul Sănătății	1 januari 2007
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1 maj 2004
Slovensko	Diplom o špecializácii	1. Slovenská zdravotnícka univerzita 2. Univerzita Komenského v Bratislave 3. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach	1 maj 2004
Suomi/Finland	Erikoislääkärin tutkinto/Specialläkarexamen	Yliopisto	1 januari 1994
Sverige	Bevis om specialkompetens som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen	Socialstyrelsen	1 januari 1994
United Kingdom	Certificate of Completion of training	Postgraduate Medical Education and Training Board	20 december 1976
		General Medical Council	1 april 2010

[1] Från och med januari 2013.

5.1.3 *Benämningar på specialistläkarutbildningar*

	Anestesi och intensivvård	Kirurgi
	Utbildningens minimilängd: 3 år	Utbildningens minimilängd: 5 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Anesthésie-réanimation/Anesthesie-reanimatie	Chirurgie/Heelkunde
България	Анестезиология и интензивно лечение	Хирургия
Česká republika	Anesteziologie a intenzivní medicína	Chirurgie
Danmark	Anæstesiologi	Kirurgi
Deutschland	Anästhesiologie	(Allgemeine) Chirurgie
Eesti	Anestesioloogia	Üldkirurgia
Ελλάδα	Αναισθησιολογία	Χειρουργική
España	Anestesiología y Reanimación	Cirugía general y del aparato digestivo
France	Anesthésie-réanimation	Chirurgie générale
Hrvatska	Anesteziologija, reanimatologija i intenzivna medicina	Opća kirurgija
Ireland	Anaesthesia	General surgery
Italia	Anestesia, rianimazione e terapia intensiva	Chirurgia generale
Κύπρος	Αναισθησιολογία	Γενική Χειρουργική
Latvija	Anestezioloģija un reanimatoloģija	Ķirurģija
Lietuva	Anesteziologija reanimatologija	Chirurgija
Luxembourg	Anesthésie-réanimation	Chirurgie générale
Magyarország	Aneszteziológia és intenzív terápia	Sebészet
Malta	Anestežija u Kura Intensiva	Kirurġija Ġenerali
Nederland	Anesthesiologie	Heelkunde
Österreich	Anästhesiologie und Intensivmedizin	— Chirurgie — Allgemeinchirurgie und Viszeralchirurgie ([1])
Polska	Anestezjologia i intensywna terapia	Chirurgia ogólna
Portugal	Anestesiologia	Cirurgia geral

	Anestesi och intensivvård	Kirurgi
	Utbildningens minimilängd: 3 år	Utbildningens minimilängd: 5 år
Land	Benämning	Benämning
România	Anestezie şi terapie intensivă	Chirurgie generală
Slovenija	Anesteziologija, reanimatologija in perioperativna intenzivna medicina	Splošna kirurgija
Slovensko	Anestéziológia a intenzívna medicína	Chirurgia
Suomi/Finland	Anestesiologia ja tehohoito/Anestesiologi och intensivvård	Yleiskirurgia/Allmän kirurgi
Sverige	Anestesi och intensivvård	Kirurgi
United Kingdom	Anaesthetics	General surgery

([1]) Från och med juni 2015.

	Neurokirurgi	Obstetrik och gynekologi
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Neurochirurgie	Gynécologie – obstétrique/Gynaecologie – verloskunde
България	Неврохирургия	Акушерство и гинекология
Česká republika	Neurochirurgie	Gynekologie a porodnictví
Danmark	Neurokirurgi	Gynækologi og obstetrik
Deutschland	Neurochirurgie	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Eesti	Neurokirurgia	Sünnitusabi ja günekoloogia
Ελλάδα	Νευροχειρουργική	Μαιευτική-Γυναικολογία
España	Neurocirugía	Obstetricia y ginecología
France	Neurochirurgie	Gynécologie – obstétrique
Hrvatska	Neurokirurgija	Ginekologija i opstetricija
Ireland	Neurosurgery	Obstetrics and gynaecology
Italia	Neurochirurgia	Ginecologia e ostetricia
Κύπρος	Νευροχειρουργική	Μαιευτική – Γυναικολογία

	Neurokirurgi	Obstetrik och gynekologi
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Latvija	Neiroķirurģija	Ginekoloģija un dzemdniecība
Lietuva	Neurochirurgija	Akušerija ginekologija
Luxembourg	Neurochirurgie	Gynécologie – obstétrique
Magyarország	Idegsebészet	Szülészet-nőgyógyászat
Malta	Newrokirurġija	Ostetriċja u Ġinekoloġija
Nederland	Neurochirurgie	Obstetrie en Gynaecologie
Österreich	Neurochirurgie	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Polska	Neurochirurgia	Położnictwo i ginekologia
Portugal	Neurocirurgia	Ginecologia e obstetricia
România	Neurochirurgie	Obstetrică-ginecologie
Slovenija	Nevrokirurgija	Ginekologija in porodništvo
Slovensko	Neurochirurgia	Gynekológia a pôrodníctvo
Suomi/Finland	Neurokirurgia/Neurokirurgi	Naistentaudit ja synnytykset/Kvinnosjukdomar och förlossningar
Sverige	Neurokirurgi	Obstetrik och gynekologi
United Kingdom	Neurosurgery	Obstetrics and gynaecology

	Internmedicin	Ögonsjukdomar (oftalmologi)
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 3 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Médecine interne/Inwendige geneeskunde	Ophtalmologie/Oftalmologie
България	Вътрешни болести	Очни болести
Česká republika	Vnitřní lékařství	Oftalmologie
Danmark		Oftalmologi
Deutschland	Innere Medizin	Augenheilkunde

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

(1) Från och med 1991/1992.

	Öron-, näs- och halssjukdomar	Barn- och ungdomsmedicin
	Utbildningens minimilängd: 3 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Oto-rhino-laryngologie/Otorhinolaryngologie	Pédiatrie/Pediatrie
България	Ушно-носно-гърлени болести	Педиатрия
Česká republika	Otorinolaryngologie	Dětské lékařství
Danmark	Oto-rhino-laryngologi	Pædiatri
Deutschland	Hals-Nasen-Ohrenheilkunde	Kinder- und Jugendmedizin
Eesti	Otorinolarüngoloogia	Pediaatria
Ελλάδα	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
España	Otorrinolaringología	Pediatría y sus áreas especificas
France	Oto-rhino-laryngologie et chirurgie cervico-faciale	Pédiatrie
Hrvatska	Otorinolaringologija	Pedijatrija
Ireland	Otolaryngology	Paediatrics
Italia	Otorinolaringoiatria	Pediatria
Κύπρος	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
Latvija	Otolaringoloģija	Pediatrija
Lietuva	Otorinolaringologija	Vaikų ligos
Luxembourg	Oto-rhino-laryngologie	Pédiatrie
Magyarország	Fül-orr-gégegyógyászat	Csecsemő- és gyermekgyógyászat
Malta	Otorinolaringoloġija	Pedjatrija
Nederland	Keel-, neus- en oorheelkunde	Kindergeneeskunde
Österreich	— Hals-, Nasen- und Ohrenkrankheiten — Hals-, Nasen- und Ohrenheilkunde [1]	Kinder- und Jugendheilkunde
Polska	Otorynolaryngologia	Pediatria
Portugal	Otorrinolaringologia	Pediatria
România	Otorinolaringologie	Pediatrie

	Öron-, näs- och halssjukdomar	Barn- och ungdomsmedicin
	Utbildningens minimilängd: 3 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Slovenija	Otorinolaringológija	Pediatrija
Slovensko	Otorinolaryngológia	Pediatria
Suomi/Finland	Korva-, nenä- ja kurkkutaudit/Öron-, näs- och halssjukdomar	Lastentaudit/Barnsjukdomar
Sverige	Öron-, näs- och halssjukdomar (oto-rhino-laryngologi)	Barn- och ungdomsmedicin
United Kingdom	Otolaryngology	Paediatrics

([1]) Från och med juni 2015.

	Lungsjukdomar (pneumologi)	Urologi
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 5 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Pneumologie	Urologie
България	Пневмология и фтизиатрия	Урология
Česká republika	Pneumologie a ftizeologie	Urologie
Danmark	Intern medicin: lungesygdomme	Urologi
Deutschland	— Pneumologie — Innere Medizin und Pneumologie ([1])	Urologie
Eesti	Pulmonoloogia	Uroloogia
Ελλάδα	Φυματιολογία- Πνευμονολογία	Ουρολογία
España	Neumología	Urología
France	Pneumologie	Chirurgie urologique
Hrvatska	Pulmologija	Urologija
Ireland	Respiratory medicine	Urology
Italia	Malattie dell'apparato respiratorio	Urologia
Κύπρος	Πνευμονολογία – Φυματιολογία	Ουρολογία
Latvija	Ftiziopneimonoloģija	Uroloģija
Lietuva	Pulmonologija	Urologija

	Lungsjukdomar (pneumologi)	Urologi
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 5 år
Land	Benämning	Benämning
Luxembourg	Pneumologie	Urologie
Magyarország	Tüdőgyógyászat	Urológia
Malta	Mediċina Respiratorja	Uroloġija
Nederland	Longziekten en tuberculose	Urologie
Österreich	— Lungenkrankheiten — Innere Medizin und Pneumologie (2)	Urologie
Polska	Choroby płuc	Urologia
Portugal	Pneumologia	Urologia
România	Pneumologie	Urologie
Slovenija	Pnevmologija	Urologija
Slovensko	Pneumológia a ftizeológia	Urológia
Suomi/Finland	Keuhkosairaudet ja allergologia/Lungsjukdomar och allergologi	Urologia/Urologi
Sverige	Lungsjukdomar (pneumologi)	Urologi
United Kingdom	Respiratory medicine	Urology

(1) Från och med juli 2011.
(2) Från och med juni 2015.

	Ortopedi	Klinisk patologi
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Chirurgie orthopédique/Orthopedische heelkunde	Anatomie pathologique/Pathologische anatomie
България	Ортопедия и травматология	Обща и клинична патология
Česká republika	Ortopedie	Patologie
Danmark	Ortopædisk kirurgi	Patologisk anatomi og cytology
Deutschland	— Orthopädie (und Unfallchirurgie) — Orthopädie und Unfallchirurgie (1)	Pathologie
Eesti	Ortopeedia	Patoloogia

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

(1) Från och med maj 2006.
(2) Från och med juni 2015.

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

	Neurologi	Psykiatri
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Slovensko	Neurológia	Psychiatria
Suomi/Finland	Neurologia/Neurologi	Psykiatria/Psykiatri
Sverige	Neurologi	Psykiatri
United Kingdom	Neurology	General psychiatry

	Medicinsk radiologi	Onkologi
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Radiodiagnostic/Röntgendiagnose	Radiothérapie-oncologie/Radiotherapie-oncologie
България	Образна диагностика	Лъчелечение
Česká republika	Radiologie a zobrazovací metody	Radiační onkologie
Danmark	Radiologi	Klinisk Onkologi
Deutschland	(Diagnostische) Radiologie	Strahlentherapie
Eesti	Radioloogia	Onkoloogia
Ελλάδα	Ακτινοδιαγνωστική	Ακτινοθεραπευτική – Ογκολογία
España	Radiodiagnóstico	Oncología radioterápica
France	Radiodiagnostic et imagerie médicale	Oncologie option oncologie radiothérapique
Hrvatska	Klinička radiologija	Onkologija i radioterapija
Ireland	Radiology	Radiation oncology
Italia	Radiodiagnostica	Radioterapia
Κύπρος	Ακτινολογία	Ακτινοθεραπευτική Ογκολογία
Latvija	Diagnostiskā radioloģija	Terapeitiskā radioloģija
Lietuva	Radiologija	Onkologija radioterapija
Luxembourg	Radiodiagnostic	Radiothérapie
Magyarország	Radiológia	Sugárterápia

	Medicinsk radiologi	Onkologi
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Malta	Radjoloġija	Onkoloġija u Radjoterapija
Nederland	Radiologie	Radiotherapie
Österreich	Radiologie	Strahlentherapie-Radioonkologie
Polska	Radiologia i diagnostyka obrazowa	Radioterapia onkologiczna
Portugal	Radiodiagnóstico	Radioterapia
România	Radiologie-imagistică medicală	Radioterapie
Slovenija	Radiologija	Radioterapija in onkologija
Slovensko	Rádiológia	Radiačná onkológia
Suomi/Finland	Radiologia/Radiologi	Syöpätaudit/Cancersjukdomar
Sverige	Medicinsk radiologi	Tumörsjukdomar (allmän onkologi)
United Kingdom	Clinical radiology	Clinical oncology

	Plastikkirurgi	Klinisk biologi
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Chirurgie plastique, reconstructrice et esthétique/Plastische, reconstructieve en esthetische heelkunde	Biologie clinique/Klinische biologie
България	Пластично-възстановителна и естетична хирургия	Клинична лаборатория
Česká republika	Plastická chirurgie	
Danmark	Plastikkirurgi	
Deutschland	— Plastische (und Ästhetische) Chirurgie — Plastische und Ästhetische Chirurgie ([1])	Laboratoriumsmedizin ([2])
Eesti	Plastika- ja rekonstruktiivkirurgia	Laborimeditsiin
Ελλάδα	Πλαστική Χειρουργική	
España	Cirugía plástica, estética y reparadora	Análisis clínicos

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

(1) Från och med 2006.
(2) Från och med 2012.
(3) Från och med juni 2015.

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

	Klinisk bakteriologi	Klinisk kemi
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
România		
Slovenija	Klinična mikrobiologija	Medicinska biokemija
Slovensko	Klinická mikrobiológia	Klinická biochémia
Suomi/Finland	Kliininen mikrobiologia/Klinisk mikrobiologi	Kliininen kemia/Klinisk kemi
Sverige	Klinisk bakteriologi	Klinisk kemi
United Kingdom	Medical microbiology and virology	Chemical pathology

(1) Till och med 2012.
(2) Datum för upphörande enligt artikel 27.3: den 4 april 2000.
(3) Från och med maj 2006.
(4) Från och med juni 2015.

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

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

(1) Datum för upphörande enligt artikel 27.3: den 1 januari 1983.
(2) Från och med juni 2015.

	Barn- och ungdomskirurgi	Kärlkirurgi
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 5 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien		Chirurgie des vaisseaux/Bloedvatenheelkunde (1)
България	Детска хирургия	Съдова хирургия
Česká republika	Dětská chirurgie	Cévní chirurgie
Danmark		Karkirurgi

	Barn- och ungdomskirurgi	Kärlkirurgi
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 5 år
Land	Benämning	Benämning
Deutschland	Kinderchirurgie	Gefäßchirurgie
Eesti	Lastekirurgia	Kardiovaskulaarkirurgia
Ελλάδα	Χειρουργική Παίδων	Αγγειοχειρουργική
España	Cirugía pediátrica	Angiología y cirugía vascular
France	Chirurgie infantile	Chirurgie vasculaire
Hrvatska	Dječja kirurgija	Vaskularna kirurgija
Ireland	Paediatric surgery	
Italia	Chirurgia pediatrica	Chirurgia vascolare
Κύπρος	Χειρουργική Παίδων	Χειρουργική Αγγείων
Latvija	Bērnu ķirurģija	Asinsvadu ķirurģija
Lietuva	Vaikų chirurgija	Kraujagyslių chirurgija
Luxembourg	Chirurgie pédiatrique	Chirurgie vasculaire
Magyarország	Gyermeksebészet	Érsebészet
Malta	Kirurgija Pedjatrika	Kirurġija Vaskolari
Nederland		
Österreich	Kinder- und Jugendchirurgie	Allgemeinchirurgie und Gefäßchirurgie
Polska	Chirurgia dziecięca	Chirurgia naczyniowa
Portugal	Cirurgia pediátrica	Angologia/Cirurgia vascular
România	Chirurgie pediatrică	Chirurgie vasculară
Slovenija		Kardiovaskularna kirurgija
Slovensko	Detská chirurgia	Cievna chirurgia
Suomi/Finland	Lastenkirurgia/Barnkirurgi	Verisuonikirurgia/Kärlkirurgi
Sverige	Barn- och ungdomskirurgi	
United Kingdom	Paediatric surgery	Vascular surgery

([1]) Datum för upphörande enligt artikel 27.3: den 1 januari 1983.

	Kardiologi	Medicinsk gastroenterologi och hepatologi
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Cardiologie	Gastro-entérologie/Gastro-enterologie
България	Кардиология	Гастроентерология (1)
Česká republika	Kardiologie	Gastroenterologie
Danmark	Intern medicin: kardiologi	Intern medicin: gastroenterology og hepatologi
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Kardiologie — Innere Medizin und Kardiologie (2)	— Innere Medizin und Schwerpunkt Gastroenterologie — Innere Medizin und Gastroenterologie (2)
Eesti	Kardioloogia	Gastroenteroloogia
Ελλάδα	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
España	Cardiología	Aparato digestivo
France	Cardiologie et maladies vasculaires	Gastro-entérologie et hépatologie
Hrvatska	Kardiologija	Gastroenterologija
Ireland	Cardiology	Gastro-enterology
Italia	Malattie dell'apparato cardiovascolare	Gastroenterologia
Κύπρος	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
Latvija	Kardioloģija	Gastroenteroloģija
Lietuva	Kardiologija	Gastroenterologija
Luxembourg	Cardiologie et angiologie	Gastro-enterologie
Magyarország	Kardiológia	Gasztroenterológia
Malta	Kardjoloġija	Gastroenteroloġija
Nederland	Cardiologie	Maag-darm-leverziekten
Österreich	Innere Medizin und Kardiologie	Innere Medizin und Gastroenterologie und Hepatologie
Polska	Kardiologia	Gastrenterologia
Portugal	Cardiologia	Gastrenterologia
România	Cardiologie	Gastroenterologie

	Kardiologi	Medicinsk gastroenterologi och hepatologi
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Slovenija	Kardiologija in vaskularna medicina	Gastroenterologija
Slovensko	Kardiológia	Gastroenterológia
Suomi/Finland	Kardiologia/Kardiologi	Gastroenterologia/Gastroenterologi
Sverige	Kardiologi	Medicinsk gastroenterologi och hepatologi
United Kingdom	Cardiology	Gastroenterology

(1) Till och med den 14 september 2010.
(2) Från och med oktober 2009.

	Reumatologi	Hematologi
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 3 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Rhumathologie/reumatologie	
България	Ревматология	Клинична хематология
Česká republika	Revmatologie	Hematologie a transfúzní lékařství
Danmark	Intern medicin: reumatologi	Intern medicin: hæmatologi
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Rheumatologie — Innere Medizin und Rheumatologie (1)	— Innere Medizin und Schwerpunkt Hämatologie und Onkologie — Innere Medizin und Hämatologie und Onkologie (1)
Eesti	Reumatoloogia	Hematoloogia
Ελλάδα	Ρευματολογία	Αιματολογία
España	Reumatología	Hematología y hemoterapia
France	Rhumatologie	
Hrvatska	Reumatologija	Hematologija
Ireland	Rheumatology	Haematology (clinical and laboratory)
Italia	Reumatologia	Ematologia
Κύπρος	Ρευματολογία	Αιματολογία
Latvija	Reimatoloģija	Hematoloģija
Lietuva	Reumatologija	Hematologija

	Reumatologi	Hematologi
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 3 år
Land	Benämning	Benämning
Luxembourg	Rhumatologie	Hématologie
Magyarország	Reumatológia	Hematológia
Malta	Rewmatoloġija	Ematoloġija
Nederland	Reumatologie	
Österreich	Innere Medizin und Rheumatologie	Innere Medizin und Hämatologie und internistische Onkologie
Polska	Reumatologia	Hematologia
Portugal	Reumatologia	Imuno-hemoterapia
România	Reumatologie	Hematologie
Slovenija	Revmatologija	Hematologija
Slovensko	Reumatológia	Hematológia a transfúziológia
Suomi/Finland	Reumatologia/Reumatologi	Kliininen hematologia/Klinisk hematologi
Sverige	Reumatologi	Hematologi
United Kingdom	Rheumatology	Haematology

([1]) Från och med oktober 2009.

	Endokrinologi	Rehabiliteringsmedicin
	Utbildningens minimilängd: 3 år	Utbildningens minimilängd: 3 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien		Médecine physique et réadaptation/Fysische geneeskunde en revalidatie
България	Ендокринология и болести на обмяната	Физикална и рехабилитационна медицина
Česká republika	Diabelotologie a endokrinologie	Rehabilitační a fyzikální medicína
Danmark	Intern medicin: endokrinologi	
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Endokrinologie und Diabetologie — Innere Medizin und Endokrinologie und Diabetologie ([1])	Physikalische und Rehabilitative Medizin
Eesti	Endokrinoloogia	Taastusravi ja füsiaatria

	Endokrinologi	Rehabiliteringsmedicin
	Utbildningens minimilängd: 3 år	Utbildningens minimilängd: 3 år
Land	Benämning	Benämning
Ελλάδα	Ενδοκρινολογία	Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση
España	Endocrinología y nutrición	Medicina física y rehabilitación
France	Endocrinologie – diabète – maladies métaboliques	Médecine physique et de réadaptation
Hrvatska	Endokrinologija i dijabetologija	Fizikalna medicina i rehabilitacija
Ireland	Endocrinology and diabetes mellitus	
Italia	Endocrinologia e malattie del ricambio	Medicina fisica e riabilitazione
Κύπρος	Ενδοκρινολογία	Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση
Latvija	Endokrinoloģija	Rehabilitoloģija Fiziskā rehabilitācija Fizikālā medicīna
Lietuva	Endokrinologija	Fizinė medicina ir reabilitacija
Luxembourg	Endocrinologie, maladies du métabolisme et de la nutrition	Rééducation et réadaptation fonctionnelles
Magyarország	Endokrinológia	Fizikális medicina és rehabilitációs orvoslás
Malta	Endokrinoloġija u Dijabete	
Nederland		Revalidatiegeneeskunde
Österreich	Innere Medizin und Endokrinologie und Diabetologie	Physikalische Medizin und Allgemeine Rehabilitation
Polska	Endokrynologia	Rehabilitacja medyczna
Portugal	Endocrinologia/Nutrição	Medicina física e de reabilitação
România	Endocrinologie	Reabilitare Medicală
Slovenija		Fizikalna in rehabilitacijska medicina
Slovensko	Endokrinológia	Fyziatria, balneológia a liečebná rehabilitácia
Suomi/Finland	Endokrinologia/Endokrinologi	Fysiatria/Fysiatri
Sverige	Endokrina sjukdomar	Rehabiliteringsmedicin
United Kingdom	Endocrinology and diabetes mellitus	

(1) Från och med oktober 2009.

	Neuropsykiatri	Hud- och könssjukdomar
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 3 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Neuropsychiatrie ([1])	Dermato-vénéréologie/Dermato-venereologie
България		Кожни и венерически болести
Česká republika		Dermatovenerologie
Danmark		Dermato-venerologi
Deutschland	Nervenheilkunde (Neurologie und Psychiatrie)	Haut – und Geschlechtskrankheiten
Eesti		Dermatovenereloogia
Ελλάδα	Νευρολογία – Ψυχιατρική	Δερματολογία – Αφροδισιολογία
España		Dermatología médico-quirúrgica y venereología
France	Neuropsychiatrie ([2])	Dermatologie et vénéréologie
Hrvatska		Dermatologija i venerologija
Ireland		
Italia	Neuropsichiatria ([3])	Dermatologia e venerologia
Κύπρος	Νευρολογία – Ψυχιατρική	Δερματολογία – Αφροδισιολογία
Latvija		Dermatoloģija un venoroloģija
Lietuva		Dermatovenerologija
Luxembourg	Neuropsychiatrie ([4])	Dermato-vénéréologie
Magyarország		Bőrgyógyászat
Malta		Dermato-venerejoloġija
Nederland	Zenuw – en zielsziekten ([5])	Dermatologie en venerologie
Österreich	Neurologie und Psychiatrie ([6])	Haut- und Geschlechtskrankheiten
Polska		Dermatologia i wenerologia
Portugal		Dermatovenereologia
România		Dermatovenerologie
Slovenija		Dermatovenerologija
Slovensko	Neuropsychiatria	Dermatovenerológia

	Neuropsykiatri	Hud- och könssjukdomar
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 3 år
Land	Benämning	Benämning
Suomi/Finland		Ihotaudit ja allergologia/Hudsjukdomar och allergologi
Sverige		Hud- och könssjukdomar
United Kingdom		

Datum för upphörande enligt artikel 27.3:
(1) Den 1 augusti 1987, utom för personer som hade påbörjat utbildningen före detta datum.
(2) Den 31 december 1971.
(3) Den 31 oktober 1999.
(4) Detta examensbevis utfärdas inte längre för utbildningar som har påbörjats efter den 5 mars 1982.
(5) Den 9 juli 1984.
(6) Den 31 mars 2004.

	Radiologi	Barn- och ungdomspsykiatri
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien		Psychiatrie, particulièrement en psychiatrie infanto-juvénile/Psychiatrie, meer bepaald in de kinder- en jeugdpsychiatrie
България	Радиобиология	Детска психиатрия
Česká republika		Dětská a dorostová psychiatrie
Danmark		Børne- og ungdomspsykiatri
Deutschland	Radiologie	Kinder – und Jugendpsychiatrie und –psychotherapie
Eesti		
Ελλάδα	Ακτινολογία – Ραδιολογία	Παιδοψυχιατρική
España	Electroradiología (1)	
France	Electro-radiologie (2)	Pédopsychiatrie (7)
Hrvatska	Klinička radiologija	Dječja i adolescentna psihijatrija
Ireland		Child and adolescent psychiatry
Italia	Radiologia (3)	Neuropsichiatria infantile
Κύπρος		Παιδοψυχιατρική
Latvija		Bērnu psihiatrija
Lietuva		Vaikų ir paauglių psichiatrija

	Radiologi	Barn- och ungdomspsykiatri
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Luxembourg	Électroradiologie ([4])	Psychiatrie infantile
Magyarország	Radiológia	Gyermek- és ifjúsági pszichiátria
Malta		
Nederland	Radiologie ([5])	
Österreich	Radiologie ([6])	— Kinder- und Jugendpsychiatrie — Kinder- und Jugendpsychiatrie und Psychotherapeutische Medizin ([8])
Polska		Psychiatria dzieci i młodzieży
Portugal	Radiologia	Psiquiatria da infância e da adolescência
România		Psihiatrie pediatrică
Slovenija	Radiologija	Otroška in mladostniška psihiatrija
Slovensko		Detská psychiatria
Suomi/Finland		Lastenpsykiatria/Barnpsykiatri
Sverige		Barn- och ungdomspsykiatri
United Kingdom		Child and adolescent psychiatry

— Datum för upphörande enligt artikel 27.3:
([1]) Den 1 februari 1984.
([2]) Den 3 december 1971.
([3]) Den 31 oktober 1993.
([4]) Detta examensbevis utfärdas inte längre för utbildningar som har påbörjats efter den 5 mars 1982.
([5]) Den 8 juli 1984.
([6]) Den 31 mars 2004.
([7]) Den 1 januari 1991.
([8]) Från och med juni 2015.

	Geriatrik	Medicinska njursjukdomar (nefrologi)
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Gériatrie/Geriatrie	
България	Гериатрична медицина	Нефрология
Česká republika	Geriatrie	Nefrologie
Danmark	Intern medicin: geriatri	Intern medicin: nefrologi

	Geriatrik	Medicinska njursjukdomar (nefrologi)
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Deutschland		— Innere Medizin und Schwerpunkt Nephrologie — Innere Medizin und Nephrologie (1)
Eesti		Nefroloogia
Ελλάδα		Νεφρολογία
España	Geriatría	Nefrología
France		Néphrologie
Hrvatska		Nefrologija
Ireland	Geriatric medicine	Nephrology
Italia	Geriatria	Nefrologia
Κύπρος	Γηριατρική	Νεφρολογία
Latvija		Nefroloģija
Lietuva	Geriatrija	Nefrologija
Luxembourg	Gériatrie	Néphrologie
Magyarország	Geriátria	Nefrológia
Malta	Ġerjatrija	Nefroloġija
Nederland	Klinische geriatrie	
Österreich		Innere Medizin und Nephrologie
Polska	Geriatria	Nefrologia
Portugal		Nefrologia
România	Geriatrie şi gerontologie	Nefrologie
Slovenija		Nefrologija
Slovensko	Geriatria	Nefrológia
Suomi/Finland	Geriatria/Geriatri	Nefrologia/Nefrologi
Sverige	Geriatrik	Medicinska njursjukdomar (nefrologi)
United Kingdom	Geriatric medicine	Renal medicine

(1) Från och med oktober 2009.

	Infektionssjukdomar	Samhällsmedicin
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien		
България	Инфекциозни болести	Социална медицина и здравен мениджмънт комунална хигиена
Česká republika	Infekční lékařství	Hygiena a epidemiologie
Danmark	Intern medicin: infektionsmedicin	Samfundsmedicin
Deutschland		Öffentliches Gesundheitswesen
Eesti	Infektsioonhaigused	
Ελλάδα		Κοινωνική Ιατρική
España		Medicina preventiva y salud pública
France		Santé publique et médecine sociale
Hrvatska	Infektologija	Javnozdravstvena medicina
Ireland	Infectious diseases	Public health medicine
Italia	Malattie infettive	Igiene e medicina preventiva
Κύπρος	Λοιμώδη Νοσήματα	— Υγειονολογία
		— Κοινοτική Ιατρική
Latvija	Infektoloģija	
Lietuva	Infektologija	
Luxembourg	Maladies contagieuses	Santé publique
Magyarország	Infektológia	Megelőző orvostan és népegészségtan
Malta	Mard Infettiv	Saħħa Pubblika
Nederland		Maatschappij en gezondheid
Österreich	Innere Medizin und Infektiologie	— Sozialmedizin — Public Health [1]
Polska	Choroby zakaźne	Zdrowie publiczne, epidemiologia
Portugal	Doenças infecciosas	Saúde pública
România	Boli infecțioase	Sănătate publică şi management

	Infektionssjukdomar	Samhällsmedicin
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Slovenija	Infektologija	Javno zdravje
Slovensko	Infektológia	Verejné zdravotníctvo
Suomi/Finland	Infektiosairaudet/Infektionssjukdomar	Terveydenhuolto/Hälsovård
Sverige	Infektionssjukdomar	Socialmedicin
United Kingdom	Infectious diseases	Public health medicine

([1]) Från och med juni 2015.

	Klinisk farmakologi	Yrkes- och miljömedicin
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien		Médecine du travail/Arbeidsgeneeskunde
България	Клинична фармакология и терапия Фармакология	Трудова медицина
Česká republika	Klinická farmakologie	Pracovní lékařství
Danmark	Klinisk farmakologi	Arbejdsmedicin
Deutschland	Pharmakologie und Toxikologie	Arbeitsmedizin
Eesti		
Ελλάδα		Ιατρική της Εργασίας
España	Farmacología clínica	Medicina del trabajo
France		Médecine du travail
Hrvatska	Klinička farmakologija s toksikologijom	Medicina rada i športa
Ireland	Clinical pharmacology and therapeutics	Occupational medicine
Italia	Farmacologia	Medicina del lavoro
Κύπρος		Ιατρική της Εργασίας
Latvija		Arodslimības
Lietuva		Darbo medicina

	Klinisk farmakologi	Yrkes- och miljömedicin
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Luxembourg		Médecine du travail
Magyarország	Klinikai farmakológia	Foglalkozás-orvostan (üzemorvostan)
Malta	Farmakoloġija Klinika u t-Terapewtika	Mediċina Okkupazzjonali
Nederland		— Arbeid en gezondheid, bedrijfsgeneeskunde — Arbeid en gezondheid, verzekeringsgeneeskunde
Österreich	Pharmakologie und Toxikologie	— Arbeitsmedizin — Arbeitsmedizin und angewandte Physiologie [1]
Polska	Farmakologia kliniczna	Medycyna pracy
Portugal		Medicina do trabalho
România	Farmacologie clinică	Medicina muncii
Slovenija		Medicina dela, prometa in športa
Slovensko	Klinická farmakológia	Pracovné lekárstvo
Suomi/Finland	Kliininen farmakologia ja lääkehoito/Klinisk farmakologi och läkemedelsbehandling	Työterveyshuolto/Företagshälsovård
Sverige	Klinisk farmakologi	Yrkes- och miljömedicin
United Kingdom	Clinical pharmacology and therapeutics	Occupational medicine

[1] Från och med juni 2015.

	Allergisjukdomar	Nukleärmedicin
	Utbildningens minimilängd: 3 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien		Médecine nucléaire/Nucleaire geneeskunde
България	Клинична алергология	Нуклеарна медицина
Česká republika	Alergologie a klinická imunologie	Nukleární medicína
Danmark		Klinisk fysiologi og nuklearmedicin
Deutschland		Nuklearmedizin

	Allergisjukdomar	Nukleärmedicin
	Utbildningens minimilängd: 3 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Eesti		
Ελλάδα	Αλλεργιολογία	Πυρηνική Ιατρική
España	Alergología	Medicina nuclear
France		Médecine nucléaire
Hrvatska	Alergologija i klinička imunologija	Nuklearna medicina
Ireland		
Italia	Allergologia ed immunologia clinica	Medicina nucleare
Κύπρος	Αλλεργιολογία	Πυρηνική Ιατρική
Latvija	Alergoloģija	
Lietuva	Alergologija ir klinikinė imunologija	
Luxembourg		Médecine nucléaire
Magyarország	Allergológia és klinikai immunológia	Nukleáris medicina
Malta		Mediċina Nukleari
Nederland	Allergologie ([1])	Nucleaire geneeskunde
Österreich		Nuklearmedizin
Polska	Alergologia	Medycyna nuklearna
Portugal	Imuno-alergologia	Medicina nuclear
România	Alergologie şi imunologie clinică	Medicină nucleară
Slovenija		Nuklearna medicina
Slovensko	Klinická imunológia a alergológia	Nukleárna medicína
Suomi/Finland		Kliininen fysiologia ja isotooppilääketiede/ Klinisk fysiologi och nukleärmedicin
Sverige	Allergisjukdomar	Nukleärmedicin
United Kingdom		Nuclear medicine

([1]) Datum för upphörande enligt artikel 27.3: den 12 augusti 1996.

	Käk- och ansiktskirurgi (grundutbildning för läkare)	Klinisk hematologi
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien		
България	Лицево-челюстна хирургия	Трансфузионна хематология
Česká republika	Maxilofaciální chirurgie	
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάδα		
España	Cirugía oral y maxilofacial	
France	Chirurgie maxillo-faciale et stomatologie	Hématologie
Hrvatska	Maksilofacijalna kirurgija	
Ireland		
Italia	Chirurgia maxillo-facciale	
Κύπρος		
Latvija	Mutes, sejas un žokļu ķirurģija	
Lietuva	Veido ir žandikaulių chirurgija	
Luxembourg	Chirurgie maxillo-faciale	Hématologie biologique
Magyarország	Szájsebészet ([1])	
Malta		
Nederland		
Österreich	Mund– Kiefer – und Gesichtschirurgie ([2])	
Polska	Chirurgia szczekowo-twarzowa	
Portugal	Cirurgia maxilo-facial	Hematologia clinica
România		
Slovenija	Maxilofacialna kirurgija	

	Käk- och ansiktskirurgi (grundutbildning för läkare)	Klinisk hematologi
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Slovensko	Maxilofaciálna chirurgia	
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		

Datum för upphörande enligt artikel 27.3:
(1) Den 30 september 2007.
(2) Den 28 februari 2013.

	Stomatologi	Dermatologi
	Utbildningens minimilängd: 3 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάδα		
España	Estomatología	
France	Stomatologie	
Hrvatska		
Ireland		Dermatology
Italia	Odontostomatologia (1)	
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg	Stomatologie	
Magyarország		

	Stomatologi	Dermatologi
	Utbildningens minimilängd: 3 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Malta		Dermatoloġija
Nederland		
Österreich		
Polska		
Portugal	Estomatologia	
România		
Slovenija		
Slovensko		
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		Dermatology

([1]) Datum för upphörande enligt artikel 27.3: den 31 december 1994.

	Veneriska sjukdomar	Tropikmedicin
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάδα		
España		
France		
Hrvatska		
Ireland	Genito-urinary medicine	Tropical medicine

	Veneriska sjukdomar	Tropikmedicin
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Italia		Medicina tropicale
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg		
Magyarország		Trópusi betegségek
Malta	Mediċina Uro-ġenetali	
Nederland		
Österreich		— Spezifische Prophylaxe und Tropenmedizin — Klinische Immunologie und Spezifische Prophylaxe und Tropenmedizin (1)
Polska		Medycyna transportu
Portugal		Medicina tropical
România		
Slovenija		
Slovensko		Tropická medicína
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom	Genito-urinary medicine	Tropical medicine

(1) Från och med juni 2015.

	Gastroenterologisk kirurgi	Olycksfallsmedicin
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 5 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Chirurgie abdominale / Heelkunde op het abdomen (1)	
България	Гастроентерологична хирургия	Спешна медицина
Česká republika		— Traumatologie — Urgentní medicína

	Gastroenterologisk kirurgi	Olycksfallsmedicin
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 5 år
Land	Benämning	Benämning
Danmark		
Deutschland	Visceralchirurgie	
Eesti		
Ελλάδα		
España		
France	Chirurgie viscérale et digestive	
Hrvatska	Abdominalna kirurgija	Hitna medicina
Ireland		Emergency medicine
Italia	Chirurgia dell'apparato digerente	Medicina d'emergenza-urgenza (2)
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva	Abdominalinė chirurgija	
Luxembourg	Chirurgie gastro-entérologique	
Magyarország		Oxyológia és sürgősségi orvostan
Malta		Mediċina tal-Aċċidenti u l-Emerġenza
Nederland		
Österreich		
Polska		Medycyna ratunkowa
Portugal		
România		Medicină de urgență
Slovenija	Abdominalna kirurgija	Urgentna medicina
Slovensko	Gastroenterologická chirurgia	— Úrazová chirurgia — Urgentná medicína
Suomi/Finland	Gastroenterologinen kirurgia/Gastroenterologisk kirurgi	Akuuttilääketiede/Akutmedicin
Sverige		
United Kingdom		Emergency medicine

(1) Datum för upphörande enligt artikel 27.3: den 1 januari 1983.
(2) Från och med den 17 februari 2006.

	Klinisk neurofysiologi	Tand-, mun-, käk- och ansiktskirurgi (grundutbildning för läkare och tandläkare) ([1])
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien		Stomatologie et chirurgie orale et maxillo-faciale/Stomatologie en mond-, kaak- en aangezichtschirurgie
България		Дентална, орална и лицево-челюстна хирургия
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		— Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie — Mund-Kiefer-Gesichtschirurgie ([2])
Eesti		
Ελλάδα		Στοματική και Γναθοπροσωπική Χειρουργική ([3])
España	Neurofisiologia clínica	
France		
Hrvatska		
Ireland	Clinical neurophysiology	Oral and maxillo-facial surgery
Italia		
Κύπρος		Στοματο-Γναθο-Προσωποχειρουργική
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg		Chirurgie dentaire, orale et maxillo-faciale
Magyarország		Arc-állcsont-szájsebészet
Malta	Newrofiżjoloġija Klinika	Kirurġija tal-għadam tal-wiċċ
Nederland		
Österreich		Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie
Polska		
Portugal		
România	Chirurgie Orală şi Maxilo-facială ([4])	
Slovenija		

	Klinisk neurofysiologi	Tand-, mun-, käk- och ansiktskirurgi (grundutbildning för läkare och tandläkare) (1)
	Utbildningens minimilängd: 4 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Slovensko		
Suomi/Finland	Kliininen neurofysiologia/Klinisk neurofysiologi	Suu- ja leukakirurgia/Oral och maxillofacial kirurgi
Sverige	Klinisk neurofysiologi	
United Kingdom	Clinical neurophysiology	Oral and maxillo-facial surgery

(1) Den utbildning som leder fram till examensbevis för specialister i tand-, mun-, käk- och ansiktskirurgi (grundutbildning för läkare och tandläkare) ska innebära avslutad och godkänd grundutbildning för läkare (artikel 24) och även avslutad och godkänd grundutbildning för tandläkare (artikel 34).
(2) Från och med 2006.
(3) Från och med den 10 juli 2014.
(4) Från och med 2009.

	Medicinsk onkologi	Medicinsk genetik
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Belgique/België/Belgien	Oncologie médicale/Medische oncologie	
България	Медицинска онкология	Медицинска генетика
Česká republika	Klinická onkologie	Lékařská genetika
Danmark		Klinisk genetik
Deutschland		Humangenetik
Eesti		Meditsiinigeneetika
Ελλάδα	Παθολογική Ογκολογία	
España	Oncología Médica	
France	Oncologie	Génétique médicale
Hrvatska		
Ireland	Medical oncology	Clinical genetics
Italia	Oncologia medica	Genetica medica
Κύπρος	Ακτινοθεραπευτική Ογκολογία	
Latvija	Onkoloģija ķīmijterapija	Medicīnas ģenētika
Lietuva	Chemoterapinė onkologija	Genetika

	Medicinsk onkologi	Medicinsk genetik
	Utbildningens minimilängd: 5 år	Utbildningens minimilängd: 4 år
Land	Benämning	Benämning
Luxembourg	Oncologie médicale	Médecine génétique
Magyarország	Klinikai onkológia	Klinikai genetika
Malta		
Nederland		Klinische genetica
Österreich		Medizinische Genetik
Polska	Onkologia kliniczna	Genetyka kliniczna
Portugal	Oncologia médica	Genética médica
România	Oncologie medicala	Genetica medicala
Slovenija	Internistična onkologija	Klinična genetika
Slovensko	Klinická onkológia	Lekárska genetica
Suomi/Finland		Perinnöllisyyslääketiede/Medicinsk genetik
Sverige		
United Kingdom	Medical oncology	Clinical genetics

5.1.4 *Benämningar på examensbevis för allmänpraktiserande läkare*

Land	Benämning på examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
België/Belgique/Belgien	Bijzondere beroepstitel van huisarts/Titre professionnel particulier de médecin généraliste	Huisarts/Médecin généraliste	31 december 1994
България	Свидетелство за призната специалност по Обща медицина	Лекар-специалист по Обща медицина	1 januari 2007
Česká republika	Diplom o specializaci všeobecné praktické lékařství	Všeobecný praktický lékař	1 maj 2004
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge i almen medicin	Alment praktiserende læge/Speciallæge i almen medicin	31 december 1994
Deutschland	Zeugnis über die spezifische Ausbildung in der Allgemeinmedizin	Facharzt/Fachärztin für Allgemeinmedizin	31 december 1994
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus Diplom peremeditsiini erialal	Perearst	1 maj 2004

Land	Benämning på examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
Ελλάδα	Τίτλος ιατρικής ειδικότητας γενικής ιατρικής	Ιατρός με ειδικότητα γενικής ιατρικής	31 december 1994
España	Título de especialista en medicina familiar y comunitaria	Especialista en medicina familiar y comunitaria	31 december 1994
France	Diplômes d'études spécialisées de médecine générale accompagnés du diplôme d'Etat de docteur en médecine	Médecin qualifié en médecine générale	31 december 1994
Hrvatska	Diploma o specijalističkom usavršavanju	specijalist obiteljske medicine	1 juli 2013
Ireland	Certificate of specific qualifications in general medical practice	General medical practitioner	31 december 1994
Italia	— Attestato di formazione specifica in medicina generale — Diploma di formazione specifica in medicina generale	Medico di medicina generale	31 december 1994
Κύπρος	Τίτλος Ειδικότητας Γενικής Ιατρικής	Ιατρός Γενικής Ιατρικής	1 maj 2004
Latvija	Ģimenes ārsta sertifikāts	Ģimenes (vispārējās prakses) ārsts	1 maj 2004
Lietuva	1. Šeimos gydytojo rezidentūros pažymėjimas 2. Rezidentūros pažymėjimas (šeimos gydytojo profesinė kvalifikacija)	Šeimos medicinos gydytojas Šeimos gydytojas	1 maj 2004
Luxembourg	Diplôme de formation spécifique en medicine générale	Médecin généraliste	31 december 1994
Magyarország	Háziorvostan szakorvosa bizonyítvány	Háziorvostan szakorvosa	1 maj 2004
Malta	Tabib tal-familja	Mediċina tal-familja	1 maj 2004
Nederland	Certificaat van inschrijving in een specialistenregister van huisartsen Diploma geneeskundig specialist	Huisarts, Verpleeghuisarts en arts voor verstandelijk gehandicapte Registratie Commissie (HVRC) Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst [1]	31 december 1994
Österreich	Diplom über die besondere Ausbildung in der Allgemeinmedizin	Arzt für Allgemeinmedizin	31 december 1994
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie medycyny rodzinnej	Specjalista w dziedzinie medycyny rodzinnej	1 maj 2004
Portugal	Título de especialista em medicina geral e familiar	Especialista em medicina geral e familiar	31 december 1994

Land	Benämning på examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
România	Certificat de medic specialist medicină de familie	Medic specialist medicină de familie	1 januari 2007
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu iz družinske medicine	Specialist družinske medicine/Specialistka družinske medicine	1 maj 2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v odbore "všeobecné lekárstvo"	Všeobecný lekár	1 maj 2004
Suomi/Finland	Todistus yleislääketieteen erityiskoulutuksesta/Bevis om särskild allmänläkarutbildning	Yleislääketieteen erityiskoulutuksen suorittanut laillistettu lääkäri/Legitimerad läkare som har fullgjort särskild allmänläkarutbildning	1 januari 1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i allmänmedicin	Specialist i allmänmedicin	31 december 1994
United Kingdom	Certificate of completion of training	General practitioner	31 december 1994

([1]) Från och med januari 2013."

2. Punkt 5.2.2 ska ersättas med följande:

"5.2.2 *Benämningar på examensbevis för sjuksköterskor med ansvar för allmän hälso- och sjukvård*

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
België/Belgique/Belgien	— Diploma gegradueerde verpleger/verpleegster/Diplôme d'infirmier(ère) gradué(e)/Diplom eines (einer) graduierten Krankenpflegers (-pflegerin)	— De erkende opleidingsinstituten/Les établissements d'enseignement reconnus/Die anerkannten Ausbildungsanstalten	— Hospitalier(ère)/Verpleegassistent(e)	29 juni 1979
		— De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française/Der zuständige Prüfungsausschuß der Deutschsprachigen Gemeinschaft	— Infirmier(ère) hospitalier (ère)/Ziekenhuisverpleger (-verpleegster)	
	— Diploma in de ziekenhuisverpleegkunde/Brevet d'infirmier(ère) hospitalier (ère)/Brevet eines (einer) Krankenpflegers (-pflegerin)			
	— Brevet van verpleegassistent(e)/Brevet d'hospitalier (ère)/Brevet einer Pflegeassistentin			

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен "Бакалавър" с професионална квалификация "Медицинска сестра"	Университет	Медицинска сестра	1 januari 2007
Česká republika	1. Diplom o ukončení studia ve studijním programu ošetřovatelství ve studijním oboru všeobecná sestra (bakalář, Bc.)	1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem	— Všeobecná sestra	1 maj 2004
	2. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná všeobecná sestra (diplomovaný specialista, DiS.), accompanied by the following certificate: – Vysvědčení o absolutoriu	2. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem	— Všeobecný ošetřovatel	
Danmark	Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i sygepleje	Professionshøjskole	Sygeplejerske	29 juni 1979
Deutschland	Zeugnis über die staatliche Prüfung in der Krankenpflege	Staatlicher Prüfungsausschuss	Gesundheits- und Krankenpflegerin/Gesundheits- und Krankenpfleger	29 juni 1979
Eesti	1. Diplom õe erialal	1. Tallinna Meditsiinikool Tartu Meditsiinikool Kohtla-Järve Meditsiinikool	õde	1 maj 2004
	2. Õe põhikoolituse diplom	2. Tallinna Tervishoiu Kõrgkool		
	3. Õe põhiõpe diplom	3. Tartu Tervishoiu Kõrgkool		
Ελλάδα	1. Πτυχίο Νοσηλευτικής Παν/μίου Αθηνών	1. Πανεπιστήμιο Αθηνών	Διπλωματούχος ή πτυχιούχος νοσοκόμος, νοσηλευτής ή νοσηλεύτρια	1 januari 1981
	2. Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.)	2. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτω		
	3. Πτυχίο Αξιωματικών Νοσηλευτικής	3. Υπουργείο Εθνικής Άμυνας		
	4. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας	4. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας		
	5. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων και Επισκεπτριών πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας	5. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας		

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
	6. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής	6. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων		
	7. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής Πανεπιστήμιου Πελοποννήσου	7. Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου		
España	Título de Diplomado universitario en Enfermería	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad	Enfermero/a diplomado/a	1 januari 1986
	Titulo de Graduado/a en Enfermería	— El rector de una Universidad	Graduado/a en Enfermería	1 januari 1986
France	— Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) — Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) délivré en vertu du décret no 99–1147 du 29 décembre 1999	Le ministère de la santé	Infirmier(ère)	29 juni 1979
Hrvatska	1. Svjedodžba "medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege"	1. Srednje strukovne škole koje izvode program za stjecanje kvalifikacije "medicinska sestra opće njege / medicinski tehničar opće njege"	1. medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege	1 juli 2013
	2. Svjedodžba "prvostupnik (baccalaureus) sestrinstva/ prvostupnica (baccalaurea) sestrinstva"	2. Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj Sveučilišta u Republici Hrvatskoj Veleučilišta u Republici Hrvatskoj	2. prvostupnik (baccalaureus) sestrinstva/ prvostupnica (baccalaurea) sestrinstva	
Ireland	1. Certificate of Registered General Nurse (1)	1. An Bórd Altranais (The Nursing Board) [up to 1 October 2012]; Bórd Altranais agus Cnáimhseachais na hEireann (The Nursing and Midwifery Board of Ireland) [from 2 October 2012]	Registered General Nurse (RGN)	29 juni 1979
	2. B.Sc. in Nursing Studies (General) approved by the NMBI (2)	2. Third-level Institution delivering the B.Sc. in Nursing Studies approved by the NMBI [as of September 2002]		
	3. B.Sc. in Children's and General (Integrated) Nursing approved by the NMBI (2)	3. Third-level Institution delivering the B.Sc. in Children's and General (Integrated) Nursing approved by the NMBI [as of September 2006]		

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
Italia	1. Diploma di infermiere professionale	1. Scuole riconosciute dallo Stato	1. Infermiere professionale	29 juni 1979
	2. Diploma di laurea in infermieristica	2. Università	2. Infermiere	
Κύπρος	Δίπλωμα Γενικής Νοσηλευτικής	Νοσηλευτική Σχολή	Εγγεγραμμένος Νοσηλευτής	1 maj 2004
	Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου	Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου	Νοσηλευτής(τρια) Γενικής Νοσηλευτικής	
	Πτυχίο Νοσηλευτικής Ευρωπαϊκού Πανεπιστημίου Κύπρου	Ευρωπαϊκό Πανεπιστήμιο Κύπρου		
	Πτυχίο Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Λευκωσίας – BSc in Nursing	Πανεπιστήμιο Λευκωσίας University of Nicosia		
	Πτυχίο Γενικής Νοσηλευτικής	Σχολή Επιστημών Υγείας, Πανεπιστήμιο Frederick		
Latvija	1. Diploms par māsas kvalifikācijas iegūšanu	1. Māsu skolas	Māsa	1 maj 2004
	2. Māsas diploms	2. Universitātes tipa augstskola pamatojoties uz Valsts eksāmenu komisijas lēmumu		
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją	1. Universitetas	Bendrosios praktikos slaugytojas	1 maj 2004
	2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją	2. Kolegija		
	3. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija)	3. Universitetas		
	4. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija)	4. Kolegija		
Luxembourg	— Diplôme d'Etat d'infirmier — Diplôme d'Etat d'infirmier hospitalier gradué	Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports	Infirmier	29 juni 1979

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
Magyarország	1. Ápoló bizonyítvány 2. Ápoló oklevél 3. Okleveles ápoló oklevél	1. Szakképző iskola 2. Felsőoktatási intézmény 3. Felsőoktatási intézmény	Ápoló	1 maj 2004
Malta	Lawrja jew diploma fl-istudji tal-infermerija	Universita 'ta' Malta'	Infermier Registrat tal-Ewwel Livell	1 maj 2004
Nederland	1. Diploma's verpleger A, verpleegster A, verpleegkundige A 2. Diploma verpleegkundige MBOV (Middelbare Beroepsopleiding Verpleegkundige) 3. Diploma verpleegkundige HBOV (Hogere Beroepsopleiding Verpleegkundige) 4. Diploma beroepsonderwijs verpleegkundige – Kwalificatieniveau 4 5. Diploma hogere beroepsopleiding verpleegkundige – Kwalificatieniveau 5	1. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 2. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 3. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 4. Door een van overheidswege aangewezen opleidingsinstelling 5. Door een van overheidswege aangewezen opleidingsinstelling	Verpleegkundige	29 juni 1979
Österreich	1. Diplom über die Ausbildung in der all-gemeinen Gesundheits- und Krankenpflege 2. Diplom als "Diplomierte Krankenschwester, Diplomierter Krankenpfleger" 3. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs "Gesundheits- und Krankenpflege"	1. Schule für allgemeine Gesundheits- und Krankenpflege 2. Allgemeine Krankenpflegeschule 3. Fachhochschulrat/Fachhochschule	— Diplomierte Gesundheits- und Krankenschwester — Diplomierter Gesundheits- und Krankenpfleger	1 januari 1994
Polska	— Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku pielęgniarstwo z tytułem "magister pielęgniarstwa" — Dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku/specjalności pielęgniarstwo z tytułem "licencjat pielęgniarstwa"	Instytucja prowadząca kształcenie na poziomie wyższym uznana przez właściwe władze	Pielęgniarka	1 maj 2004

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
Portugal	1. Diploma do curso de enfermagem geral	1. Escolas de Enfermagem	Enfermeiro	1 januari 1986
	2. Diploma/carta de curso de bacharelato em enfermagem	2. Escolas Superiores de Enfermagem		
	3. Diploma/Carta de curso de licenciatura em enfermagem	3. Escolas Superiores de Enfermagem; Escolas Superiores de Saúde		
România	1. Diplomă de absolvire de asistent medical generalist cu studii superioare de scurtă durată	1. Universități	Asistent medical generalist	1 januari 2007
	2. Diplomă de licență de asistent medical generalist cu studii superioare de lungă durată	2. Universități		
	3. Certificat de competențe profesionale (de asistent medical generalist)	3. Ministerul Educației Naționale		
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov ”diplomirana medicinska sestra/diplomirani zdravstvenik”	1. Univerza 2. Visoka strokovna šola	Diplomirana medicinska sestra/Diplomirani zdravstvenik	1 maj 2004
Slovensko	1. DIPLOM ošetrovateľstvo ”magister” (”Mgr.”)	1. Vysoká škola/Univerzita	Sestra	1 maj 2004
	2. DIPLOM ošetrovateľstvo ”bakalár” (”Bc.”)	2. Vysoká škola/Univerzita		
	3. DIPLOM diplomovaná všeobecná sestra	3. Stredná zdravotnícka škola		
Suomi/Finland	1. Sairaanhoitajan tutkinto/Sjukskötarexamen	1. Terveydenhuolto-oppilaitokset/Hälsovårdsläroanstalter	Sairaanhoitaja/Sjukskötare	1 januari 1994
	2. Sosiaali- ja terveysalan ammattikorkeakoulututkinto, sairaanhoitaja (AMK)/Yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, sjukskötare (YH)	2. Ammattikorkeakoulut/Yrkeshögskolor		

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
Sverige	Sjuksköterskeexamen	Universitet eller högskola	Sjuksköterska	1 januari 1994
United Kingdom	A qualification approved by the Nursing and Midwifery Council or one of its predecessor bodies as attesting to the completion of training required for general nurses by article 31 and the standard of proficiency as required for registration as a Registered Nurse – Adult in its register (3)	Education institutions approved by the Nursing and Midwifery Council or one of its predecessor bodies	Registered Nurse – Adult	29 juni 1979

(1) Detta examensbevis ger rätt till automatiskt erkännande när det utfärdas till medlemsstaters medborgare som har erhållit sin examen i Irland.
(2) Denna information om examensbeviset infördes i syfte att säkerställa att utexaminerade som utbildats i Irland skulle ha rätt till automatiskt erkännande utan att ha registrerat sig i Irland, eftersom en sådan registrering inte utgör en del av examensförfarandet.
(3) Denna information om examensbeviset ersätter tidigare uppgifter för Förenade kungariket i syfte att säkerställa att utexaminerade som utbildats i Förenade kungariket skulle ha rätt till automatiskt erkännande av sin examen utan att ha registrera sig, eftersom en sådan registrering inte utgör en del av examensförfarandet."

3. Punkterna 5.3.2 och 5.3.3 ska ersättas med följande:

"5.3.2 *Benämningar på examensbevis för grundutbildning för tandläkare*

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
België/Belgique/Belgien	Diploma van tandarts/Diplôme licencié en science dentaire	— De universiteiten/Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap / Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		Licentiaat in de tandheelkunde/Licencié en science dentaire	28 januari 1980
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен "Магистър" по "Дентална медицина" с професионална квалификация "Магистър-лекар по дентална медицина"	Университет		Лекар по дентална медицина	1 januari 2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu zubní lékařství (doktor zubního lékařství, MDDr.)	Lékařská fakulta univerzity v České republice		Zubní lékař	1 maj 2004

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i odontologi (cand.odont.)	Universitet	1. Autorisation som tandlæge, udstedt af Sundhedsstyrelsen 2. Tilladelse til selvstændig virke som tandlæge	Tandlæge	28 januari 1980
Deutschland	Zeugnis über die Zahnärztliche Prüfung	Zuständige Behörden		Zahnarzt	28 januari 1980
Eesti	Hambaarstikraad Degree in Dentistry (DD) Diplom hambaarsti-teaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		Hambaarst	1 maj 2004
Ελλάδα	Πτυχίο Οδοντιατρικής	Πανεπιστήμιο		Οδοντίατρος ή χειρούργος οδοντίατρος	1 januari 1981
España	Título de Licenciado en Odontología Título de Graduado/a en Odontología	El rector de una universidad El rector de una Universidad		Licenciado en Odontología Graduado/a en Odontología	1 januari 1986 1 januari 1986
France	Diplôme d'Etat de docteur en chirurgie dentaire	Universités		Chirurgien-dentiste	28 januari 1980
Hrvatska	Diploma "doktor dentalne medicine/ doktorica dentalne medicine"	Fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj		doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine	1 juli 2013
Ireland	— Bachelor in Dental Science (B.Dent. Sc.) — Bachelor of Dental Surgery (BDS) — Licentiate in Dental Surgery (LDS)	— Universities — Royal College of Surgeons in Ireland		— Dentist — Dental practitioner — Dental surgeon	28 januari 1980
Italia	Diploma di laurea in Odontoiatria e Protesi Dentaria	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della professione di odontoiatra	Odontoiatra	28 januari 1980
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Οδοντιάτρου	Οδοντιατρικό Συμβούλιο		Οδοντίατρος	1 maj 2004

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
Latvija	Zobārsta diploms	Universitātes tipa augstskola	Sertifikāts – kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu zobārstniecībā	Zobārsts	1 maj 2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą gydytojo odontologo kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (odontologijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir gydytojo odontologo kvalifikacija)	Universitetas	1. Internatūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo odontologo profesinę kvalifikaciją 2. Internatūros pažymėjimas (gydytojo odontologo profesinė kvalifikacija)	Gydytojas odontologas	1 maj 2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine dentaire	Jury d'examen d'Etat		Médecin-dentiste	28 januari 1980
Magyarország	Okleveles fogorvos doktor oklevél (doctor medicinae dentariae, dr. med. dent)	Egyetem		Fogorvos	1 maj 2004
Malta	Lawrja fil- Kirurġija Dentali	Universita` ta Malta		Kirurgu Dentali	1 maj 2004
Nederland	Universitair getuigschrift van een met goed gevolg afgelegd tandartsexamen	Faculteit Tandheelkunde		Tandarts	28 januari 1980
Österreich	Bescheid über die Verleihung des akademischen Grades "Doktor der Zahnheilkunde"	— Medizinische Universität — Medizinische Fakultät der Universität		Zahnarzt	1 januari 1994
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku lekarsko-dentystycznym lekarskim z tytułem "lekarz dentysta"	Szkoły wyższe	Świadectwo złożenia Lekarsko – Dentystycznego Egzaminu Państwowego [1] [3]/ Świadectwo złożenia Lekarsko-Dentystycznego Egzaminu Końcowego [2] [3]	Lekarz dentysta	1 maj 2004

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina dentária — Mestrado integrado em medicina dentária	— Faculdades — Institutos Superiores		Médico dentista	1 januari 1986 24 mars 2006
România	Diplomă de licență de medic dentist	— Universități		Medic dentist	1 oktober 2003
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov ”doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine”	— Univerza	Potrdilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine	Doktor dentalne medicine/Doktorica dentalne medicine	1 maj 2004
Slovensko	DIPLOM zubné lekárstvo doktor zubného lekárstva (”MDDr.”)	Univerzita		Zubný lekár	1 maj 2004
Suomi/Finland	Hammaslääketieteen lisensiaatin tutkinto/ Odontologie licentiatexamen	— Helsingin yliopisto/Helsingfors universitet — Oulun yliopisto — Itä-Suomen yliopisto — Turun yliopisto	Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontaviraston päätös käytännön palvelun hyväksymisestä/Beslut av Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården om godkännande av prakisk tjänstgöring	Hammaslääkäri/Tandläkare	1 januari 1994
Sverige	Tandläkarexamen	Universitet eller högskola	Bevis om legitimation som tandläkare, utfärdat av Socialstyrelsen	Tandläkare	1 januari 1994
United Kingdom	— Bachelor of Dental Surgery (BDS or B.Ch.D.) — Licentiate in Dental Surgery	— Universities — Royal Colleges		— Dentist — Dental practitioner — Dental surgeon	28 januari 1980

(1) Till och med 2012.
(2) Från och med 2013.
(3) Till och med den 1 oktober 2016 bör examensbeviset även åtföljas av ett intyg om genomförd praktik efter examen (”staż podyplomowy”).

5.3.3 *Benämningar på examensbevis för specialisttandläkare*

Munkirurgi

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

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

Ortodonti

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Referensdatum
België/ Belgique/ Belgien	Titre professionnel particulier de dentiste spécialiste en orthodontie/ Bijzondere beroepstitel van tandarts specialist in de orthodontie	Ministre de la Santé publique/ Minister bevoegd voor Volksgezondheid	27.1.2005
България	Свидетелство за призната специалност по "Ортодонтия"	Факултет по дентална медицина към Медицински университет	1.1.2007

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

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

4. Punkt 5.4.2 ska ersättas med följande:

"5.4.2 *Benämningar på examensbevis för veterinärer*

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensdatum
België/Belgique/ Belgien	Diploma van dierenarts/Diplôme de docteur en médecine vétérinaire	— De universiteiten/Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap / Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		21 december 1980

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensdatum
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен магистър по специалност Ветеринарна медицина с професионална квалификация Ветеринарен лекар	— Лесотехнически университет София Факултет Ветеринарна медицина — Тракийски университет Стара Загора, Ветеринарномедицински факултет		1 januari 2007
Česká republika	— Diplom o ukončení studia ve studijním programu veterinární lékařství (doktor veterinární medicíny, MVDr.) — Diplom o ukončení studia ve studijním programu veterinární hygiena a ekologie (doktor veterinární medicíny, MVDr.)	Veterinární fakulta univerzity v České republice		1 maj 2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i veterinærmedicin (cand.med. vet.)	Københavns Universitet		21 december 1980
Deutschland	— Zeugnis über das Ergebnis des Dritten Abschnitts der Tierärztlichen Prüfung und das Gesamtergebnis der Tierärztlichen Prüfung — Zeugnis über das Ergebnis der Tierärztlichen Prüfung und das Gesamtergebnis der Tierärztlichen Prüfung	Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses für die Tierärztliche Prüfung einer Universität oder Hochschule		21 december 1980 1 januari 2006
Eesti	Diplom: täitnud veterinaarmeditsiini õppekava Loomaarstikraad *Degree in Veterinary Medicine (DVM)*	Eesti Põllumajandusülikool Eesti Maaülikool		1 maj 2004
Ελλάδα	Πτυχίο Κτηνιατρικής	1. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης 2. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας		1 januari 1981
España	Título de Licenciado en Veterinaria Título de Graduado/a en Veterinaria	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad — El rector de una Universidad		1 januari 1986 1 januari 1986

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensdatum
France	Diplôme d'Etat de docteur vétérinaire	— L'Institut d'enseignement supérieur et de recherche en alimentation, santé animale, sciences agronomiques et de l'environnement (Vet Agro Sup); — L'Ecole nationale vétérinaire, agroalimentaire et de l'alimentation, Nantes-Atlantique (ONIRIS); — L'Ecole nationale vétérinaire d'Alfort; — L'Ecole nationale vétérinaire de Toulouse.		21 december 1980
Hrvatska	Diploma "doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine"	Veterinarski fakultet Sveučilišta u Zagrebu		1 juli 2013
Ireland	— Diploma of Bachelor in/of Veterinary Medicine (MVB) — Diploma of Membership of the Royal College of Veterinary Surgeons (MRCVS)			21 december 1980
Italia	Diploma di laurea in medicina veterinaria	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina veterinaria	1 januari 1985
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Κτηνιάτρου	Κτηνιατρικό Συμβούλιο		1 maj 2004
Latvija	Veterinārārsta diploms	Latvijas Lauksaimniecības Universitāte		1 maj 2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas (veterinarijos gydytojo (DVM)) 2. Magistro diplomas (veterinarinės medicinos magistro kvalifikacinis laipsnis ir veterinarijos gydytojo profesinė kvalifikacija)	1. Lietuvos Veterinarijos Akademija 2. Lietuvos sveikatos mokslų universitetas		1 maj 2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine vétérinaire	Jury d'examen d'Etat		21 december 1980
Magyarország	Okleveles állatorvos doktor oklevél (dr. vet)	Felsőoktatási intézmény		1 maj 2004
Malta	Liċenzja ta' Kirurgu Veterinarju	Kunsill tal-Kirurġi Veterinarji		1 maj 2004

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensdatum
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd diergeneeskundig/veeartsenijkundig examen			21 december 1980
Österreich	— Diplom-Tierarzt — Magister medicinae veterinariae	Universität		1 januari 1994
Polska	Dyplom lekarza weterynarii	1. Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie 2. Akademia Rolnicza we Wrocławiu (1) 3. Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu (2) 4. Akademia Rolnicza w Lublinie (3) 5. Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie (4) 6. Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie		1 maj 2004
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina veterinária — Carta de mestrado integrado em medicina veterinária	Universidade		1 januari 1986
România	Diplomă de licență de doctor medic veterinary	Universități		1 januari 2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine"	Univerza	Spričevalo o opravljenem državnem izpitu s področja veterinarstva	1 maj 2004
Slovensko	Vysokoškolský diplom o udelení akademického titulu "doktor veterinárskeho lekárstva" ("MVDr.")	Univerzita		1 maj 2004
Suomi/Finland	Eläinlääketieteen lisensiaatin tutkinto/Veterinärmedicine licentiatexamen	Yliopisto		1 januari 1994
Sverige	Veterinärexamen	Sveriges Lantbruksuniversitet		1 januari 1994
United Kingdom	1. Bachelor of Veterinary Science (BVSc) 2. Bachelor of Veterinary Science (BVSc) 3. Bachelor of Veterinary Medicine (Vet MB)	1. University of Bristol 2. University of Liverpool 3. University of Cambridge		21 december 1980

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensdatum
	4. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVM&S)	4. University of Edinburgh		
	5. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVMS)	5. University of Glasgow		
	6. Bachelor of Veterinary Medicine (BvetMed)	6. University of London		
	7. Bachelor of Veterinary Medicine and Bachelor of Veterinary Surgery (B.V.M., B.V.S.)	7. University of Nottingham		

(1) Giltigt till och med den 22 november 2006.
(2) Från och med den 23 november 2006.
(3) Giltigt till och med den 10 april 2008.
(4) Från och med den 11 april 2008."

5. Punkt 5.5.2 ska ersättas med följande:

"5.5.2 *Benämningar på examensbevis för barnmorskor*

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
België/Belgique/Belgien	Diploma van vroedvrouw/Diplôme d'accoucheuse	— De erkende opleidingsinstituten/Les établissements d'enseignement — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française	Vroedvrouw/Accoucheuse	23 januari 1983
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен "Бакалавър" с професионална квалификация "Акушерка"	Университет	Акушерка	1 januari 2007
Česká republika	1. Diplom o ukončení studia ve studijním programu ošetřovatelství ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.)	1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem	Porodní asistentka/porodní asistent	1 maj 2004
	2. Diplom o ukončení studia ve studijním programu porodní asistence ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.)	2. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem		
	3. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná porodní asistentka (diplomovaný specialista, DiS.)	3. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem		

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
Danmark	Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i jordemoderkundskab	Professionshøjskole	Jordemoder	23 januari 1983
Deutschland	Zeugnis über die staatliche Prüfung für Hebammen und Entbindungspfleger	Staatlicher Prüfungsausschuss	— Hebamme — Entbindungspfleger	23 januari 1983
Eesti	Diplom ämmaemanda erialal Ämmaemanda diplom	— Tallinna Meditsiinikool — Tartu Meditsiinikool — Tallinna Tervishoiu Kõrgkool — Tartu Tervishoiu Kõrgkool	Ämmaemand	1 maj 2004
Ελλάδα	1. Πτυχίο Τμήματος Μαιευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.) 2. Πτυχίο του Τμήματος Μαιών της Ανωτέρας Σχολής Στελεχών Υγείας και Κοινων. Πρόνοιας (ΚΑΤΕΕ) 3. Πτυχίο Μαίας Ανωτέρας Σχολής Μαιών	1. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Τ.Ε.Ι.) 2. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 3. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας	Μαία Μαιευτής	23 januari 1983
España	— Título de matrona — Título de asistente obstétrico (matrona) — Título de enfermería obstétrica-ginecológica	Ministerio de Educación y Cultura	— Matrona — Asistente obstétrico	1 januari 1986
France	Diplôme de sage-femme	L'Etat	Sage-femme	23 januari 1983
Hrvatska	Svjedodžba "prvostupnik (baccalaureus) primaljstva/sveučilišna prvostupnica (baccalaurea) primaljstva"	— Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj — Sveučilišta u Republici Hrvatskoj — Veleučilišta i visoke škole u Republici Hrvatskoj	Prvostupnik (baccalaureus) Primaljstva/Prvostupnica (baccalaurea) primaljstva	1 juli 2013
Ireland	1. Certificate in Midwifery [1] 2. B.Sc. in Midwifery approved by the NMBI [2]	1. An Bórd Altranais (The Nursing Board) [up to 1 October 2012]; Bórd Altranais agus Cnáimhseachais na hEireann (The Nursing and Midwifery Board of Ireland, NMBI) [from 2 October 2012]. 2. A third-level Institution delivering a Midwifery education programmes approved by the NMBI	Registered Midwife (RM)	23 januari 1983

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
	3. Higher/Post-graduate Diploma in Midwifery approved by the NMBI (2)	3. third-level Institution delivering Higher/Post-graduate Diploma in Midwifery approved by the NMBI		
Italia	1. Diploma d'ostetrica 2. Laurea in ostetricia	1. Scuole riconosciute dallo Stato 2. Universita'	Ostetrica	23 januari 1983
Κύπρος	Δίπλωμα στο μεταβασικό πρόγραμμα Μαιευτικής	Νοσηλευτική Σχολή	Εγγεγραμμένη Μαία	1 maj 2004
Latvija	Diploms par vecmātes kvalifikācijas iegūšanu	Māsu skolas	Vecmāte	1 maj 2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją, ir profesinės kvalifikacijos pažymėjimas, nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją — Pažymėjimas, liudijantis akušerio profesinę praktiką	1. Universitetas	Akušeris	1 maj 2004
	2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją, ir profesinės kvalifikacijos pažymėjimas, nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją — Pažymėjimas, liudijantis akušerio profesinę praktiką	2. Kolegija		
	3. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją	3. Kolegija		
	4. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos augytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)	4. Universitetas		

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
	5. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)	5. Kolegija		
	6. Profesinio bakalauro diplomas (akušerijos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir akušerio profesinė kvalifikacija)	6. Kolegija		
Luxembourg	Diplôme de sage-femme	Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports	Sage-femme	23 januari 1983
Magyarország	1. Szülésznő bizonyítvány 2. Szülésznő oklevél	1. Iskola/főiskola 2. Felsőoktatási intézmény	Szülésznő	1 maj 2004
Malta	Lawrja jew diploma fl- Istudji tal-Qwiebel	Universita` ta' Malta	Qabla	1 maj 2004
Nederland	Diploma van verloskundige	Door het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport erkende opleidings-instellingen	Verloskundige	23 januari 1983
Österreich	1. Hebammen-Diplom 2. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs "Hebamme"	1. — Hebammenakademie — Bundeshebammenlehranstalt 2. Fachhochschulrat	Hebamme	1 januari 1994
Polska	— Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku położnictwo z tytułem "magister położnictwa" — Dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku/specjalności położnictwo z tytułem "licencjat położnictwa"	Instytucja prowadząca kształcenie na poziomie wyższym uznana przez właściwe władze (Higher education institution recognised by the competent authorities)	Położna	1 maj 2004

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Yrkestitel	Referensdatum
Portugal	1. Diploma de enfermeiro especialista em enfermagem de saúde materna e obstétrica 2. Diploma/carta de curso de estudos superiores especializados em enfermagem de saúde materna e obstétrica 3. Diploma (do curso de pós-licenciatura) de especialização em enfermagem de saúde materna e obstétrica	1. Ecolas de Enfermagem 2. Escolas Superiores de Enfermagem 3. — Escolas Superiores de Enfermagem — Escolas Superiores de Saúde	Enfermeiro especialista em enfermagem de saúde materna e obstétrica	1 januari 1986
România	Diplomă de licență de moaşă	Universități	Moaşă	1 januari 2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "diplomirana babica/diplomirani babičar"	1. Univerza 2. Visoka strokovna šola	diplomirana babica/diplomirani babičar	1 maj 2004
Slovensko	1. DIPLOM pôrodná asistencia "bakalár" ("Bc.") 2. DIPLOM diplomovaná pôrodná asistentka	1. Vysoká škola/Univerzita 2. Stredná zdravotnícka škola	Pôrodná asistentka	1 maj 2004
Suomi/Finland	1. Kätilön tutkinto/barnmorskeexamen 2. Sosiaali- ja terveysalan ammattikorkeakoulututkinto, kätilö (AMK)/yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, barnmorska (YH)	1. Terveydenhuoltooppi-laitokset/hälsovårdsläroanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/ Yrkeshögskolor	Kätilö/Barnmorska	1 januari 1994
Sverige	Barnmorskeexamen	Universitet eller högskola	Barnmorska	1 januari 1994
United Kingdom	A qualification approved by the Nursing and Midwifery Council or its predecessor bodies as attesting to the completion of training as required for midwives by article 40 and the standard of proficiency as required for registration as a Registered Midwife in its register [3]	Education institution approved by the Nursing and Midwifery Council or its predecessor bodies	Registered Midwife	23 januari 1983

[1] Detta examensbevis ger rätt till automatiskt erkännande när det utfärdas till medlemsstaters medborgare som har erhållit sin examen i Irland.
[2] Denna information om examensbeviset infördes i syfte att säkerställa att utexaminerade som utbildats i Irland skulle ha rätt till automatiskt erkännande utan att ha registrerat sig i Irland, eftersom en sådan registrering inte utgör en del av examensförfarandet.
[3] Denna information om examensbeviset infördes i syfte att säkerställa att utexaminerade som utbildats i Förenade kungariket skulle ha rätt till automatiskt erkännande av sin examen utan att ha registrerat sig, eftersom en sådan registrering inte utgör en del av examensförfarandet."

6. Punkt 5.6.2 ska ersättas med följande:

”5.6.2 *Benämningar på examensbevis för apotekare*

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensdatum
België/ Belgique/ Belgien	Diploma van apotheker / Diplôme de pharmacien	— De universiteiten/Les universities — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		1.10.1987
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен ”Магистър” по ”Фармация” с професионална квалификация ”Магистър-фармацевт”	Университет		1.1.2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu farmacie (magistr, Mgr.)	Farmaceutická fakulta univerzity v České republice		1.5.2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i farmaci (cand.pharm.) Bevis for kandidatuddannelsen i farmaci (cand.pharm.)	Det Farmaceutiske Fakultet, Københavns Universitet Syddansk Universitet		1.10.1987
Deutschland	Zeugnis über die Staatliche Pharmazeutische Prüfung	Zuständige Behörden		1.10.1987
Eesti	Diplom proviisori õppekava läbimisest Farmaatsiamagister *Master of Science in Pharmacy (MSc)*	Tartu Ülikool		1.5.2004
Ελλάς	Άδεια άσκησης φαρμακευτικού επαγγέλματος	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση		1.10.1987
España	Título de Licenciado en Farmacia Título de Graduado/a en Farmacia	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una universidad — El rector de una Universidad		1.10.1987 1.1.1986
France	— Diplôme d'Etat de pharmacien — Diplôme d'Etat de docteur en pharmacie	Universités		1.10.1987

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensdatum
Hrvatska	Diploma 'magistar farmacije/ magistra farmacije'	— Farmaceutsko- biokemijski fakultet Sveučilišta u Zagrebu — Medicinski fakultet Sveučilišta u Splitu — Kemijsko- tehnološki fakultet Sveučilišta u Splitu		1.7.2013
Ireland	1. Certificate of Registered Pharmaceutical Chemist (1) Certificate of Registration as a Pharmacist (1) 2. A degree in Pharmacy recognised by the Pharmaceutical Society of Ireland (2)	1. Cumann Cógaiseoirí na hEireann (Pharmaceutical Society of Ireland) 2. Universities delivering degrees in pharmacy recognised by the Pharmaceutical Society of Ireland	2. Notification from the Pharmaceutical Society of Ireland that the person named therein is the holder of a qualification appropriate for practicing as pharmacist	1.10.1987
Italia	Diploma o certificato di abilitazione all'esercizio della professione di farmacista ottenuto in seguito ad un esame di Stato	Università		1.11.1993
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Φαρμακοποιού	Συμβούλιο Φαρμακευτικής		1.5.2004
Latvija	Farmaceita diploms	Universitātes tipa augstskola		1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą vaistininko profesinę kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (farmacijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir vaistininko profesinė kvalifikacija)	Universitetas		1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de pharmacien	Jury d'examen d'Etat + visa du ministre de l'éducation nationale		1.10.1987
Magyarország	Okleveles gyógyszerész oklevél (magister pharmaciae, abbrev: mag. Pharm)	Egyetem		1.5.2004
Malta	Lawrja fil-farmaċija	Universita` ta' Malta		1.5.2004
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd apothekersexamen	Faculteit Farmacie		1.10.1987

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensdatum
Österreich	Staatliches Apothekerdiplom	Österreichische Apothekerkammer		1.10.1994
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku farmacja z tytułem magistra	1. Akademia Medyczna 2. Uniwersytet Medyczny 3. Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego		1.5.2004
Portugal	— Licenciatura em Farmácia — Carta de curso de licenciatura em Ciências Farmacêuticas Mestrado Integrado em Ciências Farmacêuticas	Instituição de Ensino Superior Universitário		1.10.1987 1.1.2007
România	Diplomă de licență de farmacist	Universități		1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naziv "magister farmacije/magistra farmacije"	Univerza	Potrdilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic magister farmacije/magistra farmacije	1.5.2004
Slovensko	DIPLOM farmácia magister ("Mgr.")	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Proviisorin tutkinto/Provisorexamen	Yliopisto		1.10.1994
Sverige	Apotekarexamen	Universitet och högskolor		1.10.1994
United Kingdom	1. Certificate of Registered Pharmacist [3] 2. A degree in pharmacy approved by either the General Pharmaceutical Council (formerly Royal Pharmaceutical Society of Great Britain) or the Pharmaceutical Society of Northern Ireland [4]	 Universities delivering pharmacy degrees approved by the General Pharmaceutical Council (formerly Royal Pharmaceutical Society of Great Britain) or the Pharmaceutical Society of Northern Ireland	 Notification from the General Pharmaceutical Council or Pharmaceutical Society of Northern Ireland confirming successful completion of the approved pharmacy degree, 12 months practical training and a pass of the registration assessment.	1.10.1987

[1] Detta examensbevis ger rätt till automatiskt erkännande när det utfärdas till medlemsstaters medborgare som har erhållit sin examen i Irland.
[2] Denna information om examensbeviset infördes i syfte att säkerställa att utexaminerade som utbildats i Irland skulle ha rätt till automatiskt erkännande utan att ha registrerat sig i Irland. I sådana fall ska åtföljande intyg visa att alla examenskrav är uppfyllda.
[3] Detta examensbevis ger rätt till automatiskt erkännande av examen när det utfärdas till medlemsstaters medborgare som har erhållit sin examen i Förenade kungariket.
[4] Denna information om examensbeviset infördes i syfte att säkerställa att utexaminerade som utbildats i Förenade kungariket skulle ha rätt till automatiskt erkännande av sin examen utan att ha registrerat sig. I sådana fall ska åtföljande intyg visa att alla examenskrav är uppfyllda."

7. Punkt 5.7.1 ska ersättas med följande:

”5.7.1 *Benämningar på examensbevis för arkitekter som erkänts i enlighet med artikel 46*

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
België/Belgique/Belgien	1. Architect/Architecte	1. Nationale hogescholen voor architectuur/Ecoles nationales supérieures d'architecture		1988/1989
	2. Architect/Architecte	2. Hogere-architectuur-instituten/Instituts supérieurs d'architecture		
	3. Architect/Architecte	3. Provinciaal Hoger Instituut voor Architectuur te Hasselt/Ecole provinciale supérieure d'architecture de Hasselt		
	4. Architect/Architecte	4. Koninklijke Academies voor Schone Kunsten/Académies royales des Beaux-Arts		
	5. Architect/Architecte	5. Sint-Lucasscholen/Ecoles Saint-Luc		
	6. Burgerlijke ingenieur-architect	6. — Faculteiten Toegepaste Wetenschappen van de Universiteiten/Facultés des sciences appliquées des universités — ”Faculté Polytechnique” van Mons		
	7. Burgerlijk Ingenieur-Architect (Ir. Arch.)	7. K.U. Leuven, faculteit ingenieurswetenschappen	Certificat de stage délivré par l'Ordre des Architectes/Stagegetuigschrift afgeleverd door de Orde van Architecten	2004/2005
	8. Burgerlijk Ingenieur-Architect (Ir. Arch.)	8. Vrije Universiteit Brussel, faculteit ingenieurswetenschappen	Certificat de stage délivré par l'Ordre des Architectes/Stagegetuigschrift afgeleverd door de Orde van Architecten	2004/2005
България	Магистър-Специалност архитектура	— Университет по архитектура, строителство и геодезия – София, Архитектурен факултет	Свидетелство, издадено от компетентната Камара на архитектите, удостоверяващо изпълнението на предпоставките, необходими за регистрация като архитект с пълна проектантска правоспособност в регистъра на архитектите	2010/2011
		— Варненски свободен университет ”Черноризец Храбър”, Варна, Архитектурен факултет		2007/2008

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		— Висше строително училище "Любен Каравелов", Архитектурен факултет		2009/2010
Česká republika	Architektura a urbanismus	— Fakulta architektury, České vysoké učení technické (ČVUT) v Praze — Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury	Osvědčení o splnění kvalifikačních požadavků pro samostatný výkon profese architekta vydané Českou komorou architektů	2007/2008
	Inženýr architekt (Ing. Arch.)	— Technická univerzita v Liberci, Fakulta umění a architektury		
	Magistr umění v oboru architektura (MgA.)	— Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze		
	Magistr umění v oboru Architektonická tvorba, MgA	— Akademie výtvarných umění v Praze		2007/2008
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i arkitektur (cand. arch.)	— Kunstakademiets Arkitektskole i København — Arkitektskolen i Århus		1988/1989
Deutschland	Diplom-Ingenieur, Diplom-Ingenieur Univ.	— Universitäten (Architektur/Hochbau) — Technische Hochschulen (Architektur/Hochbau) — Technische Universitäten (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) — Hochschulen für bildende Künste — Hochschulen für Künste	Bescheinigung einer zuständigen Architektenkammer über die Erfüllung der Qualifikationsvoraussetzungen im Hinblick auf eine Eintragung in die Architektenliste	1988/1989
	Diplom-Ingenieur, Diplom-Ingenieur FH	— Fachhochschulen (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) bei entsprechenden Fachhochschulstudiengängen		

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
	Master of Arts – M.A.	— Hochschule Bremen – University of applied Sciences, Fakultät Architektur, Bau und Umwelt – School of Architecture Bremen		2003/2004
		— Fachhochschule Münster (University of Applied Sciences) – Muenster School of Architecture		2000/2001
		— Georg-Simon-Ohm-Hochschule Nürnberg Fakultät Architektur		2005/2006
		— Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation		2010/2011
		— Hochschule Regensburg (University of Applied Sciences), Fakultät für Architektur		2007/2008
		— Technische Universität München, Fakultät für Architektur		2009/2010
		— Hochschule Lausitz, Studiengang Architektur, Fakultät für Bauen ”seit Juli 2013: Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg”		2009/2010
		— Fachhochschule Lübeck, University of Applied Sciences, Fachbereich Bauwesen		2004/2005
		— Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Dresden, Fakultät Bauingenieurwesen/ Architektur		2005/2006
		— Fachhochschule Erfurt / University of Applied Sciences		2006/2007
		— Hochschule Augsburg / Augsburg University of Applied Sciences		2005/2006
		— Hochschule Koblenz, Fachbereich Bauwesen		2004/2005
		— Hochschule München / Fakultät für Architektur		2005/2006

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
	Master of Arts (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Architektur)	Hochschule Trier Fachbereich Gestaltung – Fachrichtung Architektur		2007/2008
	Master of Engineering (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Engineering)	Technische Hochschule Mittelhessen (University of Applied Sciences) Fachbereich Bauwesen		2010/2011
	Bachelor of Arts – B.A.	— Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation		2010/2011
		— Technische Universität München, Fakultät für Architektur		2009/2010
		— Alanus Hochschule für Kunst und Gesellschaft, Bonn		2007/2008
	Bachelor of Sciences (B.Sc.)	Hochschule Bochum, Fachbereich Architektur		2003/2004
	Master of Science	Leibniz Universität Hannover, Fakultät für Architektur und Landschaft		2011/2012
Ελλάδα	Δίπλωμα αρχιτέκτονα – μηχανικού	— Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ), τμήμα αρχιτεκτόνων – μηχανικών — Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ), τμήμα αρχιτεκτόνων – μηχανικών της Πολυτεχνικής σχολής	Βεβαίωση που χορηγεί το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) και η οποία επιτρέπει την άσκηση δραστηριοτήτων στον τομέα της αρχιτεκτονικής	1988/1989
	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα–Μηχανικού	— Πανεπιστήμιο Πατρών, τμήμα αρχιτεκτόνων – μηχανικών της Πολυτεχνικής σχολής		2003/2004
España	Título oficial de arquitecto	Rectores de las universidades enumeradas a continuación: — Universidad politécnica de Cataluña, escuelas técnicas superiores de arquitectura de Barcelona o del Vallès		1988/1989

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		— Universidad politécnica de Madrid, escuela técnica superior de arquitectura de Madrid — Escuela de Arquitectura de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria — Universidad politécnica de Valencia, escuela técnica superior de arquitectura de Valencia — Universidad de Sevilla, escuela técnica superior de arquitectura de Sevilla — Universidad de Valladolid, escuela técnica superior de arquitectura de Valladolid — Universidad de Santiago de Compostela, escuela técnica superior de arquitectura de La Coruña — Universidad del País Vasco, escuela técnica superior de arquitectura de San Sebastián — Universidad de Navarra, escuela técnica superior de arquitectura de Pamplona		
		— Universidad de A Coruña		1991/1992
		— Universidad de Granada, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada.		1994/1995
		— Universidad de Alicante, escuela politécnica superior de Alicante		1997/1998
		— Universidad Europea de Madrid — Universidad Ramón Llull, escuela técnica superior de arquitectura de La Salle		1998/1999
		— Universidad de Cataluña, escuela técnica superior de arquitectura de Barcelona		1999/2000

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		— Universidad Alfonso X El Sabio, centro politécnico superior de Villanueva de la Cañada — Universidad de Alcalá (Escuela de Arquitectura) — Universidad Internacional de Cataluña, Escuela Técnica Superior de Arquitectura — Universidad S.E.K. de Segovia, centro de estudios integrados de arquitectura de Segovia		
		— Universidad Camilo José Cela de Madrid		2000/2001
		— Universidad San Pablo CEU		2001/2002
		— Universidad CEU Cardenal Herrera, Valencia-Escuela Superior de Enseñanzas Técnicas		2002/2003
		— Universidad Rovira i Virgili		2005/2006
		— Universidad Francisco de Vitoria		2006/2007
		— IE Universidad. Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura		2009/2010
	Título de Graduado/a en Arquitectura	— IE Universidad, Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura		2008/2009
		— Universidad Europea de Madrid — Universitat Internacional de Catalunya — Universidad San Jorge (Zaragoza) — Universidad de Navarra		2009/2010
		— Universidad San Pablo CEU – Madrid — Universitat Politècnica de València		2010/2011

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		— Universidad de A Coruña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de A Coruña		
		— Universidad Rovira i Virgili		
		— Universidad Cardenal Herrera CEU		
		— Universidad Francisco de Vitoria		
	Graduado en fundamentos de la arquitectura + Máster en Arquitectura	— Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid		2010/2011
		— Universidad Antonio de Nebrija		2011/2012
France	1. Diplôme d'architecte DPLG, y compris dans le cadre de la formation professionnelle continue et de la promotion sociale.	1. Le ministre chargé de l'architecture		1988/1989
	2. Diplôme d'architecte ESA	2. Ecole spéciale d'architecture de Paris		
	3. Diplôme d'architecte ENSAIS	3. Ecole nationale supérieure des arts et industries de Strasbourg, section architecture		
	4. Diplôme d'Etat d'architecte (DEA)	4. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'œuvre en son nom propre (HMONP) (Ministère chargé de l'architecture)	2005/2006
		Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Clermont-Ferrand (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marne La Vallée (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nancy (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Normandie (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Malaquais (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Val-de-Seine (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Saint-Etienne (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Toulouse (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Versailles (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
	Diplôme d'Etat d'architecte (DEA), dans le cadre de la formation professionnelle continue	Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
	5. Diplôme d'études de l'école spéciale d'architecture Grade 2 équivalent au diplôme d'Etat d'architecte	5. Ecole spéciale d'architecture (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Diplôme d'architecte de l'ESA habilitant à exercer la maitrise d'œuvre en son nom propre, équivalent à l'habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'œuvre en son nom propre, reconnu par le Ministère chargé de l'architecture	2006/2007
	6. Diplôme d'architecte INSA de Strasbourg équivalent au diplôme d'Etat d'architecte conférant le grade de master (parcours architecte)	6. Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA) (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte de l'INSA à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre équivalent à l'HMONP, reconnue par le ministère chargé de l'architecture	2005/2006
	Diplôme d'architecte INSA de Strasbourg équivalent au diplôme d'Etat d'architecte conférant le grade de master (parcours d'architecte pour ingénieur)	Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA) (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte de l'INSA à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre équivalent à l'HMONP, délivrée par le ministère chargé de l'architecture	2005/2006
Hrvatska				
Ireland	1. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch. NUI)	1. National University of Ireland to architecture graduates of University College Dublin	Certificate of fulfilment of qualifications requirements for professional recognition as an architect in Ireland issued by the Royal Institute of Architects of Ireland (RIAI)	1988/1989
	2. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch.) — (Previously, until 2002 – Degree standard diploma in architecture (Dip. Arch))	2. Dublin Institute of Technology, Bolton Street, Dublin (College of Technology, Bolton Street, Dublin)		

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
	3. Certificate of associateship (ARIAI)	3. Royal Institute of Architects of Ireland		
	4. Certificate of membership (MRIAI)	4. Royal Institute of Architects of Ireland		
	5. Degree of Bachelor of Architecture (Honours) (B.Arch. (Hons) UL)	5. University of Limerick		2005/2006
	6. Degree of Bachelor of Architecture (Honours) (B.Arch. (Hons) WIT)	6. Waterford Institute of Technology		2005/2006
Italia [1]	Laurea in architettura	— Università di Camerino — Università di Catania – Sede di Siracusa — Università di Chieti — Università di Ferrara — Università di Firenze — Università di Genova — Università di Napoli Federico II — Università di Napoli II — Università di Palermo — Università di Parma — Università di Reggio Calabria — Università di Roma "La Sapienza" — Università di Roma III — Università di Trieste — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano — Politecnico di Torino — Istituto universitario di architettura di Venezia	Diploma di abilitazione all'esercizio indipendente della professione che viene rilasciato dal ministero della Pubblica istruzione (ora Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca) dopo che il candidato ha sostenuto con esito positivo l'esame di Stato davanti ad una commissione competente	1988/1989
		— Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		2000/2001
	Laurea in ingegneria edile – architettura	— Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma "La Sapienza"		1998/1999

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
	Laurea specialistica in ingegneria edile – architettura	— Università dell'Aquila		2000/2001
		— Università di Pavia		
		— Università di Roma "La Sapienza"		
		— Università di Ancona		
		— Università di Basilicata – Potenza		
		— Università di Pisa		
		— Università di Bologna		
		— Università di Catania		
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Università di Napoli Federico II		
		— Università di Roma – Tor Vergata		
		— Università di Trento		
		— Politecnico di Bari		
		— Politecnico di Milano		
		— Università degli studi di Brescia		2001/2002
		— Università degli Studi di Cagliari		
		— Università Politecnica delle Marche		2002/2003
		— Università degli studi della Calabria		2003/2004
		— Università degli studi di Salerno		2005/2006
	Laurea magistrale in ingegneria edile – architettura	— Università dell'Aquila		2004/2005
		— Università di Pavia		
		— Università di Roma "La Sapienza"		
		— Università di Pisa		
		— Università di Bologna		
		— Università di Catania		
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Università di Napoli Federico II		
		— Università di Roma – Tor Vergata		
		— Università di Trento		
		— Politecnico di Bari		
		— Politecnico di Milano		
		— Università degli studi di Salerno		2010/2011

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		— Università degli studi della Calabria		2004/2005
		— Università degli studi di Brescia		2004/2005
		— Università Politecnica delle Marche		2004/2005
		— Università degli Studi di Perugia		2006/2007
		— Università degli Studi di Padova		2008/2009
		— Università degli Studi di Genova		2014/2015
	Laurea specialistica quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma "La Sapienza"		1998/1999
		— Università di Ferrara — Università di Genova — Università di Palermo — Politecnico di Milano — Politecnico di Bari		1999/2000
		— Università di Firenze		2001/2002
	Laurea magistrale quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma "La Sapienza" — Università di Ferrara — Università di Genova — Università di Palermo — Politecnico di Bari — Università di Firenze — Politecnico di Milano		2004/2005
	Laurea specialistica in architettura (Progettazione architettonica)	— Università di Roma Tre		2001/2002
		Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2005/2006
	Laurea magistrale in architettura (Progettazione architettonica)	Università di Roma Tre		2004/2005
	Laurea specialistica in Architettura	— Università di Napoli II — Politecnico di Milano II — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara		2001/2002

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		— Facoltà di architettura, Pianificazione e Ambiente del Politecnico di Milano — Facoltà di Architettura dell'Università degli studi di Trieste — Facoltà di Architettura di Siracusa, Università di Catania — Facoltà di architettura, Università degli Studi di Parma — Facoltà di Architettura, Università di Bologna — Università di Firenze		
		— Università IUAV di Venezia		2002/2003
		— Facoltà di Architettura Valle Giulia, Università degli Studi di Roma "La Sapienza" — Università degli Studi di Camerino — Università di Napoli Federico II		2004/2005
	Laurea magistrale in Architettura	— Politecnico di Milano II — Università di Napoli II — Università di Napoli Federico II — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara — Facoltà di architettura, Pianificazione e Ambiente del Politecnico di Milano — Università IUAV di Venezia — Facoltà di Architettura, Università di Bologna — Facoltà di Architettura di Siracusa, Università di Catania — Facoltà di architettura, Università degli Studi di Parma — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi di Trieste		2004/2005

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		— Università degli Studi di Trieste		2014/2015
		— Università degli Studi di Camerino		2006/2007
		— Università degli Studi di Enna "Kore"		2004/2005
		— Università degli Studi di Firenze		2008/2009
		— Università degli Studi di Cagliari		
		— Università degli Studi di Udine		2009/2010
		— Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		
		— Università degli Studi di Sassari		2010/2011
		— Università degli Studi della Basilicata		
		— Università degli Studi di Genova		2014/2015
	Laurea specialistica in architettura -progettazione architettonica e urbana	Facoltà "Ludovico Quaroni" dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma		2000/2001
	Laurea Magistrale in architettura -progettazione architettonica e urbana	Facoltà "Ludovico Quaroni" dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione Urbana)	Università di Roma Tre		2001/2002
	Laurea Magistrale in Architettura (Progettazione Urbana)	Università di Roma Tre		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione urbana e territoriale)	Politecnico di Torino		2002/2003
	Laurea Specialistica in architettura (Architettura delle costruzioni)	Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile)		2001/2002
	Laurea magistrale in architettura (Architettura delle costruzioni)	Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile)		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Restauro)	— Facoltà di architettura di Valle Giulia dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma		2004/2005
		— Università degli Studi di Roma Tre – Facoltà di Architettura		2001/2002

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		— Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2005/2006
	Laurea Magistrale in Architettura (Restauro)	— Facoltà di architettura di Valle Giulia dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma		2009/2010
		— Università degli Studi di Roma Tre – Facoltà di Architettura		
		— Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2004/2005
	Laurea Specialista in Architettura (costruzione)	Politecnico di Torino		2002/2003
	Laurea Magistrale in Architettura – Progettazione architettonica	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2004/2005
		— Politecnico di Torino		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura e Città, Valutazione e progetto	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura e Città, Valutazione e progetto	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2007/2008
	Laurea Magistrale in Architettura – Arredamento e Progetto	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2008/2009
	Laurea Magistrale in Architettura Manutenzione e Gestione	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2008/2009
	Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura e Culture del Progetto	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura e Innovazione	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura per il Nuovo e l'Antico	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura – Restauro	Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		2013/2014

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
Κύπρος	Διπλωμα αρχιτεκτονα – μηχανικου στην αρχιτεκτονικη	— Πανεπιστημιο κυπρου	Βεβαιωση που εκδιδεται απο το επιστημονικο και τεχνικο επιμελητηριο κυπρου (ετεκ) η οποια επιτρεπει την ασκηση δραστηριοτητων στον τομεα της αρχιτεκτονικης	2005/2006
	Professional Diploma in Architecture	— University of Nicosia		2006/2007
	Δίπλωμα Αρχιτεκτονικής (5 έτη)	— Frederick University Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick		2008/2009
	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα Μηχανικού (5 ετούς φοίτησης)	— Frederick University Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick		2008/2009
Latvija	Arhitekta diploms	Rīgas Tehniskā universitāte	Latvijas Arhitektu savienības sertificēšanas centra Arhitekta prakses sertifikāts	2007/2008
Lietuva	Bakalauro diplomas (Architektūros bakalauras)	— Kauno technologijos universitetas — Vilniaus Gedimino technikos universitetas — Vilniaus dailės akademija	Architekto kvalifikacijos atestatas, suteikiantis teisę užsiimti veikla architektūros srityje (Atestuotas architektas) išduodamas po architektūros bakalauro studijų baigimo ir trejų metų praktinės veiklos atestuoto architekto priežiūroje.	2008/2009
	Magistro diplomas (Architektūros magistras)	— Kauno technologijos universitetas — Vilniaus Gedimino technikos universitetas — Vilniaus dailės akademija		
Magyarország	Okleveles építészmérnök MSc	— Budapesti Müszaki és Gazdaságtudományi Egyetem – Építészmérnöki Kar	A területi illetékes építészkamara hatósági bizonyítványa a szakmagyakorlási jogosultságról.	2007/2008
	Okleveles építészmérnök	— Széchenyi István Egyetem, Györ – Müszaki Tudományi Kar		2007/2008
	Okleveles építészmérnök	— Pécsi Tudományegyetem – Pollack Mihály Műszaki Kar		2007/2008
Malta	Degree in Bachelor of Engineering and Architecture (Hons)	Universita' ta' Malta	Warrant b'titlu ta' "Perit" mahrug mill-Bord tal-Warrant	2007/2008

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
Nederland	1. Het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde doctoraal examen van de studierichting bouwkunde, afstudeerrichting architectuur	1. Technische Universiteit te Delft	Verklaring van de Stichting Bureau Architectenregister die bevestigt dat de opleiding voldoet aan de normen van artikel 46. As of 2014/2015: Verklaring van Bureau Architectenregister die bevestigt dat aan de eisen voor de beroepskwalificatie van architect is voldaan	1988/1989
	2. Het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde doctoraal examen van de studierichting bouwkunde, differentiatie architectuur en urbanistiek	2. Technische Universiteit te Eindhoven		
	3. Het getuigschrift hoger beroepsonderwijs, op grond van het met goed gevolg afgelegde examen verbonden aan de opleiding van de tweede fase voor beroepen op het terrein van de architectuur, afgegeven door de betrokken examencommissies van respectievelijk: — de Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten te Amsterdam — de Hogeschool Rotterdam en omstreken te Rotterdam — de Hogeschool Katholieke Leergangen te Tilburg — de Hogeschool voor de Kunsten te Arnhem — de Rijkshogeschool Groningen te Groningen — de Hogeschool Maastricht te Maastricht			1988/1989
	4. Master of Science in Architecture, Urbanism & Building Sciences variant Architecture	4. Technische Universiteit Delft Faculteit Bouwkunde		2003/2004
	— Master of Science in Architecture, Building and Planning (specialisatie: Architecture)	Technische Universiteit Eindhoven		2002/2003

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
	Master of Architecture	ArtEZ hogeschool voor de kunsten/ArtEZ Academie van Bouwkunst		2003/2004
		Amsterdamse Hogeschool van de Kunsten/ Academie van Bouwkunst Amsterdam		2003/2004
		Hanze Hogeschool Groningen/Academie van Bouwkunst Groningen		2003/2004
		Hogeschool Rotterdam/ Rotterdamse Academie van Bouwkunst		2003/2004
		Fontys Hogeschool voor de Kunsten/Academie voor Architectuur en Stedenbouw in Tilburg		2003/2004
Österreich	1. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	1. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz)	Bescheinigung des Bundesministers für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft über die Erfüllung der Voraussetzung für die Eintragung in die Architektenkammer/Bescheinigung einer Bezirksverwaltungsbehörde über die Ausbildung oder Befähigung, die zur Ausübung des Baumeistergewerbes (Berechtigung für Hochbauplanung) berechtigt	1998/1999
	2. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	2. Technische Universität Wien		
	3. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	3. Universität Innsbruck (Leopold-Franzens-Universität Innsbruck)		
	4. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch.	4. Universität für Angewandte Kunst in Wien		
	5. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch.	5. Akademie der Bildenden Künste in Wien		
	6. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch.	6. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung in Linz		
	7. Bachelor of Science in Engineering (BSc) (aufgrund eines Bachelorstudiums), Diplom-Ingenieur/in (Dipl.-Ing. oder DI) für technisch-wissenschaftlich Berufe (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc)	7. Fachhochschule Kärnten		2004/2005
	8. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	8. Universität Innsbruck (Leopold-Franzens- Universität Innsbruck)		2008/2009

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
	9. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	9. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz)		2008/2009
	10. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	10. Technische Universität Wien		2006/2007
	11. Master of Architecture (MArch) (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc)	11. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung Linz		2008/2009
		11. Akademie der bildenden Künste Wien		2008/2009
	12. Masterstudium der Architektur	12. Universität für angewandte Kunst Wien		2011/2012
Polska	magister inżynier architekt (mgr inż. arch.)	— Politechnika Białostocka — Politechnika Gdańska — Politechnika Łódzka — Politechnika Śląska — Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie — Politechnika Warszawska — Politechnika Krakowska — Politechnika Wrocławska	Zaświadczenie o członkostwie w okręgowej izbie architektów/Zaświadczenie Krajowej Rady Izby Architektów RP potwierdzające posiadanie kwalifikacji do wykonywania zawodu architekta zgodnych z wymaganiami wynikającymi z przepisów prawa Unii Europejskiej osoby nie będącej członkiem Izby	2007/2008
		— Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego		2003/2004
	dyplom ukończenia studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta	— Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania w Warszawie		2011/2012
		— Politechnika Lubelska		2008/2009
	dyplom studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta	Politechnika Świętokrzyska		2012/2013

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
Portugal	Carta de curso de licenciatura em Arquitectura	— Faculdade de Arquitectura da Universidade técnica de Lisboa — Faculdade de arquitectura da Universidade do Porto — Escola Superior Artística do Porto — Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra	Certificado de cumprimento dos pré-requisitos de qualificação para inscrição na Ordem dos Arquitectos, emitido pela competente Ordem dos Arquitectos	1988/1989
		— Universidade Lusíada de Lisboa		1986/1987
		— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		1993/1994
		— Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia		1995/1996
		— Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes		1997/1998
		— Universidade do Minho		1997/1998
		— Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa		1998/1999
		— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1998/1999
	Carta de Curso de Licenciatura em Arquitectura e Urbanismo	— Escola Superior Gallaecia		2002/2003
	Para os cursos iniciados a partir do ano académico de 1991/1992	— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada do Porto		1991/1992
	Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade Autónoma de Lisboa		2001/2002
		— Universidade Técnica de Lisboa (Instituto Superior Técnico)		2001/2002
	Carta de curso de Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade do Minho		1997/1998
		— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1999/2000
		— Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		2006/2007

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		— Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias		1995/1996
		— Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa		2008/2009
		— Universidade de Évora		2007/2008
		— Escola Superior Artística do Porto (ESAP)		1988/1989 (Licenciatura) 2007/2008 (Mestrado)
		— Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes		2006/2007
		Universidade Lusíada do Porto		2006/2007
	Carta de curso de Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo	— Universidade Fernando Pessoa		2006/2007
		— ESG/Escola Superior Gallaecia		2002/2003
	Diploma de Mestre em Arquitectura	— Universidade Lusíada de Lisboa		1988/1989
	Carta de Curso, Grau de Licenciado	— Universidade de Évora		2001/2002
	Carta de curso de mestre em Arquitectura	— Universidade do Porto		2003/2004
	Certidão de Licenciatura em Arquitectura	Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras		2001/2002
	Diploma de Mestrado Integrado em Arquitectura	Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras		2001/2002
România	Diploma de arhitect	— Universitatea de arhitectură şi urbanism "ION MINCU" – la propunerea Facultății de Arhitectură	Certificat de dobândire a dreptului de semnătură si de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților	2010/2011
		— Universitatea "Politehnică" din Timişoara	Certificat de dobândire a dreptului de semnătură si de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților	2011/2012
		— Universitatea Tehnică din Cluj–Napoca		2010/2011
		— Universitatea Tehnică "Gheorghe Asachi" din Iaşi		2007/2008

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
Slovenija	Magister inženir arhitekture/Magistrica inženirka arhitekture	Univerza v Ljubljani, Fakulteta za Arhitekturo	Potrdilo Zbornice za arhitekturo in prostor o usposobljenosti za opravljanje nalog odgovornega projektanta arhitekture	2007/2008
Slovensko	Diplom inžiniera Architekta (titul Ing. arch.)	— Slovenská technická univerzita v Bratislave, Fakulta architektúry, študijný odbor 5.1.1 Architektúra a urbanizmus	Certifikát vydaný Slovenskou komorou architektov na základe 3-ročnej praxe pod dohľadom a vykonania autorizačnej skúšky	2007/2008
		— Technická univerzita v Košiciach, Fakulta umení, študijný odbor 5.1.1. Architektúra a urbanizmus		2004/2005
	Diplom magistra umení (titul Mgr. art.)	— Vysoká škola výtvarných umení v Bratislave, študijný odbor 2.2.7 'Architektonická tvorba'		2007/2008
Suomi/ Finland	Arkkitehdin tutkinto/Arkitektexamen	— Teknillinen korkeakoulu/ Tekniska högskolan (Helsinki) — Tampereen teknillinen korkeakoulu/Tammerfors tekniska högskola — Oulun yliopisto/Uleåborgs universitet — Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet — Tampereen teknillinen yliopisto/Tammerfors tekniska universitet		1998/1999
		— Oulun yliopisto		2010/2011
		— Tampereen teknillinen yliopisto		2010/2011
		— Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet		2010/2011
Sverige	Arkitektexamen	— Chalmers Tekniska Högskola AB — Kungliga Tekniska Högskolan — Lunds universitet		1998/1999
		— Umeå universitet		2009/2010

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
United Kingdom	1. Diplomas in architecture	1. — Universities — Colleges of Art — Schools of Art	Certificate of architectural education, issued by the Architects Registration Board.	1988/1989
		— Cardiff University	The diploma and degree courses in architecture of the universities, schools and colleges of art should have met the requisite threshold standards as laid down in Article 46 of this Directive and in Criteria for validation published by the Validation Panel of the Royal Institute of British Architects and the Architects Registration Board.	2006/2007
		— University for the Creative Arts		2008/2009
		— Birmingham City University		2008/2009
		— University of Nottingham		2008/2009
	2. Degrees in architecture	2. Universities		1988/1989
	3. Final examination	3. Architectural Association		
	— Final Examination (ARB/RIBA Part 2)	— Architectural Association	EU nationals who possess the Royal Institute of British Architects Part I and Part II certificates, which are recognised by ARB as the competent authority, are eligible. Also EU nationals who do not possess the ARB-recognised Part I and Part II certificates will be eligible for the Certificate of Architectural Education if they can satisfy the Board that their standard and length of education has met the requisite threshold standards of Article 46 of this Directive and of the Criteria for validation. An Architects Registration Board Part 3 Certificate of Architectural Education	2011/2012
	4. Examination in architecture	4. Royal College of Art		
	5. Examination Part II	5. Royal Institute of British Architects		
	6. Master of Architecture	6. — University of Liverpool		2006/2007
		— Cardiff University		2006/2007
		— University of Plymouth		2007/2008
		— Queens University, Belfast		2009/2010
		— Northumbria University		2009/2010
		— University of Brighton		2010/2011
		— Birmingham City University		2010/2011
		— University of Kent		2006/2007
		— University of Ulster		2008/2009
		— University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture		2009/2010
		— Leeds Metropolitan University		2011/2012
		— University of Newcastle upon Tyne		2011/2012
		— University of Lincoln		2011/2012
		— University of Huddersfield		2012/2013
		— University of the West of England		2011/2012

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
		— University of Westminster		2011/2012
		— University for the Creative Arts		2013/2014
	7. Graduate Diploma in Architecture	7. University College London		2006/2007
	8. Professional Diploma in Architecture	8. University of East London		2007/2008
		— Northumbria University		2008/2009
	9. Graduate Diploma in Architecture/MArch Architecture	9. University College London		2008/2009
	10. Postgraduate Diploma in Architecture	10. — Leeds Beckett University (until 2014 Leeds Metropolitan University)		2007/2008
		— University of Edinburgh		2008/2009
		— Sheffield Hallam University		2009/2010
	11. MArch Architecture (ARB/RIBA Part 2)	11. University College London		2011/2012
		— University of Nottingham		2013/2014
		— University of East London		2013/2014
	12. Master of Architecture (MArch)	12. Liverpool John Moores University		2011/2012
		— De Montfort University		2011/2012
		— Arts University Bournemouth		2011/2012
		— Nottingham Trent University		2012/2013
		— Sheffield Hallam University		2013/2014
	13. Postgraduate Diploma in Architecture and Architectural Conservation	13. University of Edinburgh		2008/2009
	14. Postgraduate Diploma in Architecture and Urban Design	14. University of Edinburgh		2008/2009
	15. MPhil in Environmental Design in Architecture (Option B)	15. University of Cambridge		2009/2010
	— MPhil in Architecture and Urban Design	— University of Cambridge		2013/2014

Land	Benämning på examensbeviset	Organ som utfärdar examensbeviset	Behörighetsbevis som medföljer examensbeviset	Referensläsår
	16. Professional Diploma in Architecture: Advanced Environmental and Energy Studies	16. University of East London/Centre for Alternative Technology		2008/2009
	17. MArchD in Applied Design in Architecture	17. Oxford Brookes University		2011/2012
	18. M'Arch	18. University of Portsmouth		2011/2012
	19. Master of Architecture (International)	19. University of Huddersfield		2012/2013
	20. Master of Architecture with Honours	20. Cardiff University		2015/2016
	21. MArch (Architecture)	21. Kingston University		2013/2014
	22. MArch in Architecture	22. University of Greenwich		2013/2014
	23. The degree of Master of Architecture in the College of Humanities and Social Science	23. University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture		2012/2013

(1) De båda beteckningarna "Università degli studi di (stadens namn)" och "Università di (stadens namn)" är synonyma uttryck som avser samma universitet."

ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)

Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV