

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	<i>I Meddelelser</i>	
	Kommissionen	
94/C 350/01	Ecu.....	1
94/C 350/02	Meddelelse om beslutningerne om de forskellige licitationer inden for landbrugssektoren (korn)	2
94/C 350/03	Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion (Sag IV/M.503 — British Steel/Svensk Stål/NSD) ⁽¹⁾	3
94/C 350/04	Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion (Sag IV/M.519 — Ericsson/Raychem) ⁽¹⁾	3
94/C 350/05	Forudgående anmeldelse af en fusion (Sag IV/M.520 — Direct Line/Bankinter) ⁽¹⁾	4
94/C 350/06	Eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser på arkitekturområdet, som anerkendes af alle medlemsstater	4
94/C 350/07	Anvendelse af EF-traktatens artikel 92 og 93 og EØS-aftalens artikel 61 på statsstøtte i luftfartssektoren ⁽¹⁾	5
94/C 350/08	Meddelelse til de erhvervsdrivende i banansektoren	21

I

(Meddelelser)

KOMMISSIONEN

ECU ⁽¹⁾

9. december 1994

(94/C 350/01)

Modværdien i national valuta:

Belgiske og luxembourgske francs	39,3831	US-dollars	1,21188
Danske kroner	7,49488	Canadiske dollars	1,67749
Tyske mark	1,91538	Yen	121,491
Græske drakmer	295,481	Schweizerfrancs	1,62453
Spanske pesetas	160,320	Norske kroner	8,33593
Franske francs	6,57325	Svenske kroner	9,11711
Irske pund	0,791459	Finske mark	5,91883
Italienske lire	1977,94	Østrigske schilling	13,4822
Nederlandske gylde	2,14503	Islandske kroner	83,6683
Portugisiske escudos	195,852	Australske dollars	1,56533
Pund sterling	0,777096	Newzealandske dollars	1,90998
		Sydafrikanske rand	4,31981

Kommissionen har oprettet en fjernskriver med automatisk svar, som på ethvert fjernskriveropkald videregiver omregningskursen i de vigtigste valutaer. Denne fjernskriver er i funktion dagligt fra kl. 15.30 til kl. 13.00 den følgende dag.

Brugeren bør anvende følgende fremgangsmåde:

- kald fjernskriver nr. 23789 i Bruxelles
- angiv eget kendeord
- skriv koden »cccc«, som udløser det automatiske svar og medfører en udskrift af omregningskurserne for ecu over fjernskriveren
- afbryd ikke forbindelsen, inden meddelelsen er afsluttet, angivet ved tegnene »ffff«.

Note: Kommissionen har desuden en telex (kaldnr. 21791) og en telefax (kaldnr. 296 10 97) med automatisk svarfunktion, der giver dagsaktuelle oplysninger om de gældende omregningskurser inden for den fælles landbrugspolitik.

⁽¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3180/78 af 18. december 1978 (EFT nr. L 379 af 30. 12. 1978, s. 1), senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1971/89 (EFT nr. L 189 af 4. 7. 1989, s. 1).

Rådets afgørelse 80/1184/EØF af 18. december 1980 (Lomé-konventionen) (EFT nr. L 349 af 23. 12. 1980, s. 34).

Kommissionens beslutning nr. 3334/80/EKS af 19. december 1980 (EFT nr. L 349 af 23. 12. 1980, s. 27).

Finansforordningen af 16. december 1980 vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget (EFT nr. L 345 af 20. 12. 1980, s. 23).

Rådets forordning (EØF) nr. 3308/80 af 16. december 1980 (EFT nr. L 345 af 20. 12. 1980, s. 1).

Beslutning truffet af Den Europæiske Investeringsbanks Styrelsesråd den 13. maj 1981 (EFT nr. L 311 af 30. 10. 1981, s. 1).

Meddelelse om beslutningerne om de forskellige licitationer inden for landbrugssektoren (korn)

(94/C 350/02)

(Se meddelelse i De Europæiske Fællesskabers Tidende nr. L 360 af 21. december 1982, side 43)

Løbende licitation	Ugentlig licitation	
	Dato for Kommissionens beslutning	Maksimal restitution
Kommissionens forordning (EF) nr. 1166/94 af 24. maj 1994 om åbning af en licitation over restitutionen ved udførsel af blød hvede til alle tredjelande (EFT nr. L 130 af 25. 5. 1994, s. 15)	8. 12. 1994	Bud forkastet
Kommissionens forordning (EF) nr. 1081/94 af 10. maj 1994 om åbning af en licitation over restitutionen ved udførsel af byg til alle tredjelande (EFT nr. L 120 af 11. 5. 1994, s. 21)	8. 12. 1994	Bud forkastet
Kommissionens forordning (EF) nr. 1082/94 af 10. maj 1994 om særlige interventionsforanstaltninger for byg i Spanien (EFT nr. L 120 af 11. 5. 1994, s. 24)	—	Ingen bud
Kommissionens forordning (EF) nr. 2305/94 af 26. september 1994 om licitation med henblik på fastsættelse af eksportrestitutionen for sleben rundkornet ris, der udføres til visse tredjelande (EFT nr. L 251 af 27. 9. 1994, s. 7)	8. 12. 1994	Bud forkastet
Kommissionens forordning (EF) nr. 2306/94 af 26. september 1994 om licitation med henblik på fastsættelse af eksportrestitutionen for sleben middelskornet ris og sleben langskornet ris A, der udføres til visse tredjelande (EFT nr. L 251 af 27. 9. 1994, s. 9)	8. 12. 1994	Bud forkastet
Kommissionens forordning (EF) nr. 2307/94 af 26. september 1994 om licitation med henblik på fastsættelse af eksportrestitutionen for sleben middelskornet ris og sleben langskornet ris A, der udføres til visse tredjelande (EFT nr. L 251 af 27. 9. 1994, s. 11)	8. 12. 1994	285,00 ECU/ton
		Maksimal nedsættelse
Kommissionens forordning (EF) nr. 2709/94 af 8. november 1994 om åbning af en licitation over nedsættelsen af importafgiften for sorghum til Spanien fra tredjelande (EFT nr. L 288 af 9. 11. 1994, s. 1)	8. 12. 1994	Bud forkastet
Kommissionens forordning (EF) nr. 2710/94 af 8. november 1994 om åbning af en licitation over nedsættelsen af importafgiften for majs til Spanien fra tredjelande (EFT nr. L 288 af 9. 11. 1994, s. 3)	—	Ingen bud
Kommissionens forordning (EF) nr. 2711/94 af 8. november 1994 om åbning af en licitation over nedsættelsen af importafgiften for majs til Spanien fra tredjelande (EFT nr. L 288 af 9. 11. 1994, s. 4)	8. 12. 1994	52,97 ECU/ton
Kommissionens forordning (EF) nr. 2712/94 af 8. november 1994 om åbning af en licitation over nedsættelsen af importafgiften for sorghum til Spanien fra tredjelande (EFT nr. L 288 af 9. 11. 1994, s. 5)	8. 12. 1994	Bud forkastet

Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion**(Sag IV/M.503 — British Steel/Svensk Stål/NSD)**

(94/C 350/03)

(Tekst af betydning for EØS)

Den 7. november 1994 besluttede Kommissionen ikke at modsætte sig ovennævnte fusion, idet den erklærede den forenelig med det fælles marked. Denne beslutning er baseret på artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽¹⁾. Tredjemand, der godtgør en tilstrækkelig interesse i sagen, kan få udleveret en kopi af beslutningen ved skriftlig henvendelse til:

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber
Generaldirektoratet for Konkurrence (GD IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Bruxelles
Fax nr.: (32-2) 296 43 01.

⁽¹⁾ EFT nr. L 395 af 30. 12. 1989; revideret udgave: EFT nr. L 257 af 21. 9. 1990, s. 13.

Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion**(Sag IV/M.519 — Ericsson/Raychem)**

(94/C 350/04)

(Tekst af betydning for EØS)

Den 21. november 1994 besluttede Kommissionen ikke at modsætte sig ovennævnte fusion, idet den erklærede den forenelig med det fælles marked. Denne beslutning er baseret på artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽¹⁾. Tredjemand, der godtgør en tilstrækkelig interesse i sagen, kan få udleveret en kopi af beslutningen ved skriftlig henvendelse til:

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber
Generaldirektoratet for Konkurrence (GD IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Bruxelles
Fax nr.: (32-2) 296 43 01.

⁽¹⁾ EFT nr. L 395 af 30. 12. 1989; revideret udgave: EFT nr. L 257 af 21. 9. 1990, s. 13.

Forudgående anmeldelse af en fusion
(Sag IV/M.520 — Direct Line/Bankinter)

(94/C 350/05)

(Tekst af betydning for EØS)

1. Den 2. december 1994 modtog Kommissionen i henhold til artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽¹⁾ en anmeldelse af en planlagt fusion, hvorved Direct Line Group Limited, som tilhører the Royal Bank of Scotland plc-Gruppen, og Bankinter SA erhverver fælles kontrol, jf. artikel 3, stk. 1, litra b), i nævnte forordning, med Bankinter Aseguradora Directa SA ved køb af aktier i et nyoprettet selskab, som udgør et joint venture.

2. Fusionen vedrører sektoren ikke-livsforsikring.

3. På grundlag af en foreløbig undersøgelse finder Kommissionen, at den anmeldte fusion kan falde ind under forordning (EØF) nr. 4064/89. Den forbeholder sig dog sin endelige stilling til dette punkt.

4. Kommissionen opfordrer andre interesserede parter til at fremsætte deres eventuelle bemærkninger til den planlagte fusion.

Bemærkningerne skal være Kommissionen i hænde senest ti dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse. Bemærkningerne med angivelse af sag IV/M.520 — Direct Line/Bankinter kan sendes til Kommissionen med telefax ((32-2) 296 43 01) eller med posten til følgende adresse:

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber
Generaldirektoratet for Konkurrence (GD IV)
Merger Task Force
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Bruxelles.

⁽¹⁾ EFT nr. L 395 af 30. 12. 1989; revideret udgave: EFT nr. L 257 af 21. 9. 1990, s. 13.

Eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser på arkitekturområdet, som anerkendes af alle medlemsstater

(94/C 350/06)

(*Ajourføring af meddelelse 89/C 205/06 af 10. august 1989* ⁽¹⁾)

På side 6 under Frankrig i slutningen af første led tilføjes følgende:

»... herunder som led i »la formation professionnelle continue et la promotion sociale« (den erhvervsfaglige efter- og videreuddannelse og ordningen for forbedring af den sociale status).«

⁽¹⁾ EFT nr. C 205 af 10. 8. 1989, s. 5.

ANVENDELSE AF EF-TRAKTATENS ARTIKEL 92 OG 93 OG EØS-AFTALENS
ARTIKEL 61 PÅ STATSSTØTTE I LUFTFARTSSEKTOREN

(94/C 350/07)

(Tekst af betydning for EØS)

I. INDLEDNING

I.1. Liberalisering af Fællesskabets lufttransport

1. Lufttransport i Fællesskabet har været kendetegnet ved en høj grad af statsintervention og bilateralisme. Selv om en mængde konkurrence mellem luftfartsselskaberne ikke var helt udelukket, blev statsstøttens potentielle konkurrenceforvridende virkninger tidligere opvejet af økonomisk vigtigere regler for prisfastsættelse, adgang til markedet og navnlig kapacitetsdeling, der blev værnet om i restriktive bilaterale aftaler mellem medlemsstater.

Rådets har nu imidlertid færdiggjort sit liberaliseringsprogram for Fællesskabets lufttransport ⁽¹⁾. I en situation med øget konkurrence inden for Fællesskabet er der derfor klart behov for en strengere anvendelse af statsstøttereglerne.

2. Foranstaltningerne vedrørende markedsliberalisering og konkurrence, der nu er i kraft, har fuldstændigt ændret lufttransportens økonomiske miljø. De fremmer konkurrencen og har i nogen grad reduceret nationale myndigheders enebeføjelser samt udvidet luftfartsselskabernes mulighed for, på basis af egne økonomiske og finansielle overvejelser, at fastlægge billetpriser, nye ruter og kapaciteter, de bringer på markedet.

Disse faktorer kombineret med stadig mere aggressiv konkurrence på markederne uden for Fællesskabet har ført adskillige luftfartsselskaber til at foretage større strukturelle ændringer, der i nogle tilfælde har involveret statsintervention.

I nogle tilfælde har disse ændringer resulteret i koncentrationer af strategiske aftaler med andre luftfartsselskaber. Der bør i denne forbindelse mindes om, at artikel 85 og 86 i traktaten og artikel 53 og 54 i EØS-aftalen fuldt ud gælder i luftfartssektoren i medfør af Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87 og (EØF) nr. 3976/87. Kommissionen har siden 1990 desuden haft Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 om kontrol med virksomhedssammenslutninger til rådighed til nøje at undersøge sådanne operationer.

I et mere konkurrencepræget miljø kunne statsstøtte være af betydlig større strategisk betydning for regeringer, der leder efter muligheder for at beskytte deres »egne« luftfartsselskabers økonomiske interesser. Dette kunne føre til et støttekapløb, som ville være til skade for både de fælles interesser og liberaliseringsprocessens grundlæggende mål.

I.2. Statsstøtterapporten for 1992

3. For at have et nøjagtigt overblik over situationen foretog Kommissionen i 1991-1992 en undersøgelse, der resulterede i en fortegnelse over statsstøtte ⁽²⁾ i lufttransportsektoren. Denne rapport blev offentliggjort i marts 1992.

Rapporten afslørede, at adskillige luftfartsselskaber fik støtte fra staten, ofte direkte driftsstøtte eller støtte til forbedring af luftfartsselskabets finansielle struktur. Adskillige mulige former for statsstøtte, såsom koncessioner af enerettigheder, blev ligeledes afsløret.

⁽¹⁾ Den såkaldte »første pakke«, der blev vedtaget i december 1987, introducerede nye regler for flybilletpriser, kapacitetsdeling og markedsadgang for ruter mellem de vigtigste EF-lufthavne. Den »anden pakke«, der blev vedtaget i juli 1990, gav adgang for tredje og fjerde frihedsrettigheder mellem stort set alle Fællesskabets lufthavne og udvidede de femte frihedsrettigheder betydeligt. Den indeholdt ligeledes vigtige bestemmelser om kapacitetsdeling. Luftfragt blev liberaliseret med forordningen i februar 1991. I juli 1992 vedtog Rådet en tredje og sidste pakke liberaliseringsforanstaltninger, som tillader fri udøvelse af rettigheder i luften inden for Fællesskabet pr. 1. januar 1993; de resterende restriktioner vedrørende indenrigsruter vil blive fjernet pr. 1. april 1997. Med pakken afskaffedes ligeledes passagerkapacitetsdeling, og luftfartsselskaberne fik mulighed for frit at fastsætte deres priser. Derudover er konkurrencereglerne blevet gennemført i lufttransportsektoren for at holde trit med disse udviklinger, og de relevante forordninger (forordning (EØF) nr. 3975/87 og (EØF) nr. 3976/87) er blevet ændret for ligeledes at omfatte konkurrence i en medlemsstat.

⁽²⁾ Jf. »Kommissionens rapport til Rådet og Europa-Parlamentet om vurdering af støtteordninger til fordel for Fællesskabets luftfartsselskaber«, dok. SEK(92) 431 endelig udg. af 19. marts 1992.

Det er Kommissionens mening, at kravene om gennemsigtighed ikke anvendes på en tilfredsstillende måde. I løbet af undersøgelsen kritiserede Kommissionen i adskillige tilfælde mangler i de meddelte oplysninger. Dette forhold gjorde det nødvendigt for Kommissionen at kræve yderligere oplysninger, i nogle tilfælde at nå til en klar konklusion.

I.3. 1994-rapporten fra Comité des Sages

4. I sommeren 1993 nedsatte Kommissionen et udvalg af eksperter i lufttransportsektoren (»Comité des Sages«) med henblik på at analysere situationen for Fællesskabets civile luftfart og rette henstillinger for fremtidige tiltag. Slutrapporten blev offentliggjort den 1. februar 1994. Om statsstøtte var henstillingerne fra Comité des Sages følgende:

»Henstillinger:

- I forbrugernes og industriens interesse bør finansielle indsprøjtninger i luftfartsselskaber (eller handling services i lufthavne) i enhver form som en grundregel afvises, hvis de er uforenelige med normal kommerciel praksis.
- Europa-Kommissionen anmodes indtrængende om strengt at håndhæve traktatens bestemmelser om statsstøtte og at udarbejde klare rammebestemmelser for vurdering af exceptionel anvendelse af statsstøtte.
- I en kort periode kan godkendelse af statsstøtte imidlertid overvejes, når den pågældende støtte tjener Fællesskabets interesser i en omstrukturering, der fører til konkurrencedygtighed i denne sammenhæng, støtte til et luftfartsselskabs overgang til kommerciel levedygtighed kan være i Fællesskabets interesse, hvis konkurrenternes stilling sikres.

Betingelserne for en sådan godkendelse burde omfatte, skønt dog ikke nødvendigvis begrænses til følgende:

- a) en klar og seriøs betingelse med »første og eneste gang«
- b) forelæggelse af en omstruktureringsplan, der fører til økonomisk og kommerciel levedygtighed inden for en fastlagt tidsramme, bevist ved adgang til kommercielle kapitalmarkeder.

Planen skal tiltrække betydelig interesse fra den private sektor og i sidste instans føre til privatisering

- c) en sådan plans gyldighed og chancer for at lykkes vurderes af uafhængige fagfolk, som Europa-Kommissionen hyrer til at deltage i Kommissionens vurderingsprocedure. Vurderingens resultater bør offentliggøres i forbindelse med en eventuel beslutning fra Kommissionens side
- d) den pågældende regering skal afholde sig fra at blande sig finansielt eller på anden måde i det pågældende luftfartsselskabs kommercielle beslutningstagning
- e) det forbydes luftfartsselskabet at anvende den offentlige støtte til at erhverve eller udvide sin egen kapacitet ud over den almene markedsudvikling. Der burde i stedet påtænkes en kapacitetsnedskæring
- f) acceptabelt bevis for, at andre luftfartsselskabers konkurrencemæssige interesser ikke påvirkes negativt
- g) en omhyggelig overvågning bistået af uafhængige eksperter, af en sådan omstruktureringsplans gennemførelse.

5. Kommissionen var generelt enig i udvalgets vurdering, der på mange områder rent faktisk bekræfter dens nuværende politik. På nogle andre områder er Kommissionen rede til at følge udvalgets henstillinger som beskrevet i nærværende rammebestemmelser. Kommissionen kan f.eks. i vanskelige sager afgøre, om det er nødvendigt at søge ekspertrådgivning, og den har offentliggjort et udbud med henblik på at opstille en liste over egnede luftfartseksperter. Kommissionen har så vidt som muligt henvist til udvalgets henstillinger i de enkelte kapitler i disse rammebestemmelser.

I medfør af Kommissionens ansvar i henhold til traktatens artikel 92 og 93 anvender den allerede nogle af de principper, der anbefales af Comité des Sages. Kommissionen har f.eks. altid undersøgt en støttes virkninger for konkurrencen inden for Fællesskabet og har ligeledes haft den idé, at statsstøtte kun kan accepteres, hvis den knyttes til et omfattende omstruktureringsprogram. Kommissionen har i nylige tilfælde pålagt betingelser, der begrænser regeringens indblanding i luftfartsselskabets

ledelse⁽³⁾, og har forbudt anvendelsen af statsstøtte til erhvervelse af aktier i andre luftfartsselskaber i Fællesskabet⁽⁴⁾. Nogle af udvalgets ideer kan imidlertid ikke godtages af Kommissionen. Det er ikke muligt for Kommissionen at ændre eller undlade at tage hensyn til EF-traktaten. Dette betyder navnlig, at betingelsen om at støtten er den sidste selvfølgelig skal fortolkes i overensstemmelse med fællesskabsretten. Dette indebærer, at en sådan betingelse ikke forhindrer en medlemsstat i at give meddelelse om en yderligere støtte til et selskab, der allerede har modtaget støtte. I henhold til Domstolens retspraksis vil Kommissionen i så fald tage alle relevante faktorer i betragtning⁽⁵⁾. En vigtig faktor vil i Kommissionens bedømmelse være, om selskabet allerede har fået statsstøtte (jf. kapitel V nedenfor). Kommissionen vil derfor ikke tillade yderligere støtte, medmindre der er usædvanlige omstændigheder, der er uforudseelige og eksterne for selskabet. I betragtning af, at traktatens artikel 222 er neutral for så vidt angår ejendomsforhold, kan Kommissionen desuden ikke kræve privatisering af et luftfartsselskab som en betingelse for at godkende statsstøtte. Deltagelse af privat kapital vil imidlertid blive taget i betragtning i Kommissionens analyse.

I.4. Formålet med disse rammebestemmelser

6. Da Kommissionen i 1984 udstak sit liberaliseringsprogram for lufttransportsektoren i memorandum nr. 2 vedrørende civil luftfart, opstillede den en række rammebestemmelser og kriterier for vurdering af statsstøtte til fordel for luftfartsselskaber på basis af EØF-traktatens artikel 92 og 93 (bilag IV til memorandum nr. 2)⁽⁶⁾.

Vurdering af statsstøtte som beskrevet i 1992-rapporten (jf. kapitel I.2) var baseret på traktatens støtteregler og på vurderingskriterierne i bilag IV til memorandum nr. 2. Et af rapportens formål var at give Kommissionen ajourførte data, der kan anvendes til opstilling af reviderede rammebestemmelser tilpasset den nye situation i den europæiske lufttransportsektor.

⁽³⁾ Kommissionens beslutning 91/555/EØF af 24. juli 1991, sag C 21/91, ex N 204/91, Sabena (1991), EFT nr. L 300 af 31. 10. 1991, s. 48.

Kommissionens beslutning 94/118/EF af 21. december 1993 — sag C 34/93, ex NN 557/93, Aer Lingus, EFT nr. L 54 af 25. 2. 1994, s. 30.

⁽⁴⁾ Kommissionens beslutning af 22. juli 1992, sag N 294/92, Iberia.
Kommissionens beslutning, sag C 34/93, ex NN 557/93, Aer Lingus, op.cit.
Kommissionens beslutning, sag C 21/91, ex N 204/91, Sabena (1991) op.cit.

⁽⁵⁾ Jf. Domstolen, sag C 261/89, Italien mod Kommissionen (Comsal) i Sml. (1991), s. I-4437, præmis 20 og 21.

⁽⁶⁾ Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber »Memorandum nr. 2 om civil luftfart: fremskridt i udviklingen af en fællesskabspolitik for lufttransport«, dok. KOM(84) 72 endelig udg. af 15. marts 1984.

7. Nærværende nye rammebestemmelser opfylder to hovedformål:

- afspejler virkeliggørelsen af det indre marked for lufttransport
- øger gennemsigtigheden på forskellige niveauer af vurderingsprocessen i forhold til for det første de data, der fremlægges ved medlemsstaternes anmeldelse og for det andet de kriterier og procedurer, Kommissionen anvender.

8. For at øge de europæiske luftfartsselskabers konkurrencedygtighed, som er Fællesskabets endemål⁽⁷⁾, understreger Kommissionen, at en mere kommerciel ledelse er den eneste vej til bedre finansielt udbytte, idet der i denne forbindelse tages hensyn til beskæftigelsesaspektet. Statsstøtte burde være undtagelsen snarere end reglen, eftersom den principielt er udelukket fra artikel 92, stk. 1. Kommissionen er klar over, at Fællesskabets luftfartsselskaber af strukturelle eller andre grunde i øjeblikket befinder sig i en vanskelig situation og vil tage hensyn til disse faktorer. Den nuværende krise kræver imidlertid en alvorlig indsats fra luftfartsselskabernes side, som må tilpasse sig til et marked i ændring. Kommissionen kan ikke vide med sikkerhed, hvordan fremtidens »luftfartslandskab« vil se ud, og den har heller ikke til hensigt at bestemme det, der hovedsageligt skal overlades til markedskræfterne. Kommissionen ønsker at etablere en lige tumleplads, hvor Fællesskabets luftfartsselskaber rent effektivt kan konkurrere. Med disse mål i mente skulle nærværende rammebestemmelser hjælpe med til at tydeliggøre Kommissionens stilling med hensyn til statsstøtte til Fællesskabets luftfartsselskaber.

II. RAMMEBESTEMMELSERNES OMFANG

II.1. Statsstøtte til Fællesskabets luftfartsselskaber

9. Den 1. januar 1994 trådte aftalen i kraft om det europæiske økonomiske samarbejdsområde (i det følgende benævnt aftalen), indgået af EF og EFTA-landene. Aftalen indeholder bestemmelser om statsstøtte (artikel 61, som gengiver traktatens artikel 92). I henhold til aftalens artikel 62 gives opgaven med at anvende støttereglerne i de deltagende EFTA-lande til EFTA-tilsynsmyndigheden, medens Kommissionen har kompetence til at anvende støttereglerne i EF-medlemsstaterne. I denne meddelelse vil Kommissionen henvise til det europæiske økonomiske samarbejdsområde som EØS og til luftfartsselskaber hjemmehørende i EF og EFTA-landene

⁽⁷⁾ Jf. Kommissionens meddelelse af 1. juni 1994. Vejen frem for den civile luftfart i Europa, KOM(94) 218 endelig udg. Kommissionens beslutning af 27. juli 1994, sag C 23/94, Air France, EFT nr. L 254 af 30. 9. 1994.

som europæiske luftfartsselskaber eller europæiske konkurrenter.

10. Disse rammebestemmelser dækker støtte, der ydes af EF-medlemsstaterne til Fællesskabets luftfartsselskaber.

Støtten kan omfatte alle ledsageaktiviteter til lufttransport, direkte eller indirekte støtte som kunne tjene luftfartsselskaberne, såsom flyveskoler (*), duty free-forretninger, luftfartsfaciliteter, koncessionen, lufthavnsafgifter, inden for de grænser, der vil blive defineret i de følgende kapitler.

Denne meddelelse har imidlertid ikke til hensigt at behandle emnet med støtte til flyproduktion (*). På den anden side er støtte, der gives til luftfartsselskaber for at fremme erhvervelse eller drift af bestemte fly, omfatter af disse rammebestemmelser.

Hvorvidt og på hvilke betingelser enerettigheder bør behandles under traktatens artikel 92 og aftalens artikel 61 drøftes mere detaljeret i kapitel VIII.

II.2. Forbindelserne med tredjelande

11. Denne meddelelse vedrører statsstøtte, der ydes af medlemsstaterne i luftfartssektoren. Kommissionen er klar over, at statsstøtte, der ydes af tredjelande til ikke-EF-luftfartsselskaber kan påvirke Fællesskabets luftfartsselskabers konkurrencestilling på ruter, hvor de konkurrerer. Det forhold, at ikke-EF-selskaber kan modtage statsstøtte, kan ikke bruges som grund til ikke at anvende de bindende bestemmelser i traktaten om statsstøtte. Bestemmelserne gælder, uanset om tredjelande har ydet støtte.

Betingelserne for markedsadgang og konkurrencebegrænsning som fastlagt i de fleste bilaterale aftaler med tredjelande synes desuden at være langt mere økonomisk vigtige end en eventuel statsstøtte.

Det er derfor ikke Kommissionen hensigt at behandle statsstøtte til tredjelandes luftfartsselskaber i denne meddelelse. Hvis meget lave billetpriser

(*) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren i artikel 93, stk. 2, for så vidt angår KLM's erhvervelse af en pilotskole, sag C-31/93, EFT nr. C 293 af 29. oktober 1993.

(*) Det bør i denne forbindelse nævnes, at i nyere tid har flyfabrikanter overtaget finansieringen af en betydelig del af flyinvesteringerne fra modvillige banker. Denne finansieringskilde har været meget værdifuld navnlig for nogle nyankomne, der havde særlige problemer med at få adgang til finansiering gennem banksystemet. Hvis flyproducenter havde modtaget statsstøtte, kunne man konkludere, at denne støtte indirekte har været til gode for luftfartsindustrien. De mulige virkninger af statsstøtten til produktionssektoren for andre sektorer ligger imidlertid uden for disse rammebestemmelser omfang og vil blive behandlet i forbindelse med denne specifikke støtte.

gøres mulige gennem tredjelandes statsstøtte, skal sådanne tilfælde med prisdumping i luftfartssektoren behandles inden for Fællesskabets udenrigspolitik.

II.3. Statens infrastrukturinvesteringer

12. Opførelse eller udvidelse af infrastrukturprojekter (såsom lufthavne, motorveje, broer osv.) udgør en almen foranstaltning i økonomisk politik, der ikke kan kontrolleres af Kommissionen i medfør af traktatens statsstøtteregler (¹⁰). Afgørelse om infrastrukturudvikling falder uden for denne meddelelses anvendelsesområde, for så vidt som de sigter mod at opfylde planlægningsbehov eller gennemføre national miljø- og transportpolitik.

Dette generelle princip gælder kun for medlemsstaternes opførelse af infrastrukturer, og vedrører ikke vurderingen af mulige støtteelementer som resultat af specifikke selskabers fortrinsbehandling ved brug af infrastrukturen. Kommissionen kan således vurdere de aktiviteter, der udføres inden for lufthavnen, som luftfartsselskaberne direkte eller indirekte drager fordel af.

II.4. Skattelempler og social støtte

13. Traktatens artikel 92 skelner ikke mellem statsintervention efter årsager eller mål, men definerer den i relation til dens virkninger. Følgelig kan et påstået skattemæssigt eller socialt sigte med en bestemt foranstaltning ikke beskytte den fra anvendelse af traktatens artikel 92 (¹¹) og aftalens artikel 61.

Principielt udgør nedsættelse eller udsættelse af skattemæssige eller sociale ydelser ikke statsstøtte i henhold til traktatens artikel 92, stk. 1, og aftalens artikel 61, stk. 1, men en generel foranstaltning, medmindre den giver specifikke virksomheder en konkurrencemæssig fordel for at undgå at skulle bære omkostninger, som de normalt skulle have betalt ud af firmaets egne finansielle ressourcer, og derved forhindre markedskræfterne i at have deres normale virkninger (¹²).

Kommissionen er positivt indstillet over for social støtte, for den giver økonomiske goder, der går ud over den pågældende virksomheds interesser, idet den fremmer strukturelle ændringer og mindsker lidelser og ofte blot udjævner forskelle i de forpligtelser, der pålægges virksomhederne af national lovgivning.

(¹⁰) Kommissionens svar på skriftlig forespørgsel nr. 28 af Dehousse af 10. april 1967, EFT nr. 118 af 20. 6. 1967, s. 2311/67.

(¹¹) Sag 173/73, Italien mod Kommissionen, Sml. 1974, s. 709, præmis 27 og 28, s. 718 og 719.

(¹²) Domstolen, sag 301/87, dom af 14. februar 1990, Frankrig mod Kommissionen, Sml. 1990, s. 307 (Boussac-sagen), præmis 41, s. 362.

III. DRIFTSSTØTTE TIL LUFTRUTER

III.1. Driftsstøtte

14. Rapporten om statsstøtte i luftfartssektoren, som Kommissionen udarbejdede i 1991-1992⁽¹³⁾, afslørede adskillige tilfælde af direkte støtte til fordel for flyforbindelser, hovedsagelig indenrigs, ved dækning af deres driftstab.

Indførelsen af konsekutiv cabotage fra 1. januar 1993 og tilladelse til ubegrænset cabotage fra 1. april 1997⁽¹⁴⁾ har ført Rådet til at tydeliggøre sin indstilling til støtte på indenrigsruter. Sådan støtte kunne være til skade for gennemførelse af cabotagetransportrettigheder som defineret ovenfor. Direkte støtte til dækning af driftstab er generelt ikke forenelig med det fælles marked og kan ikke falde ind under undtagelser. Kommissionen må imidlertid ligeledes tage hensyn til medlemsstaternes fremme af regionale forbindelser til ugunstigt stillede områder.

Med hensyn til regionalstøtte er det Kommissionens væsentligste opgave at forebygge, at den modtagne kompensation giver de modtagende selskaber mulighed for at anvende støtten regionalruter på de andre ruter, hvor de måtte konkurrere med EØS-luftfartsselskaber. Derfor mener Kommissionen, at direkte driftsstøtte til flyforbindelser principielt kun kan accepteres i følgende to tilfælde.

III.2. Forpligtelser til offentlig tjeneste

15. I forbindelse med lufttransport er »forpligtelse til offentlig tjeneste« defineret i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet⁽¹⁵⁾ som »et luftfartsselskabs forpligtelse til på enhver rute, hvortil det har fået udstedt licens af en medlemsstat, at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre driften i overensstemmelse med sådanne fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og prisfastsættelse, som selskabet ikke ville

have påtaget sig, hvis det alene skulle tilgodese sine kommercielle interesser«.

Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 indeholder bestemmelser om, at sådanne forpligtelser til offentlig tjeneste kan pålægges ruteflyvning til en lufthavn, i et yderområde eller et udviklingsområde på dens område, eller på en rute med ringe trafik til regional lufthavn på dens område, hvis ruten betragtes som vital for den økonomiske udvikling i det område, hvor lufthavnen er beliggende. Forordningen beskriver ligeledes den procedure, der skal følges, når medlemsstaterne beslutter at pålægge en forpligtelse til offentlig tjeneste.

16. Hvis intet luftfartsselskab har påbegyndt eller står for at påbegynde ruteflyvning på en rute i overensstemmelse med den forpligtelse til offentlig tjeneste, der gælder for ruten, kan medlemsstaten begrænse adgangen til denne rute til blot et luftfartsselskab i en periode på indtil tre år, hvorefter situationen vurderes på ny⁽¹⁶⁾. Retten til at drive sådan flyvning skal udbydes i offentligt udbud til alle EF-luftfartsselskaber, som er berettiget til at drive sådan trafikflyvning i henhold til proceduren i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 2408/92⁽¹⁷⁾. Hvis den tilbudte kapacitet overstiger 30 000 sæder pr. år, skal det bemærkes, at adgangen til ruten kan begrænses til blot et luftfartsselskab, hvis andre transportformer ikke kan sikre en passende og regelmæssig forbindelse (artikel 4, stk. 2). Formålet med denne bestemmelse er at garantere, at der kan opretholdes passende trafikforbindelser med visse regioner, navnlig hvis trafikmængden er lille og andre transportmåder ikke kan sikre den pågældende forbindelse.

En medlemsstat kan således yde det luftfartsselskab, som er blevet udvalgt til at udføre den pligtige trafikforbindelse, godtgørelse for udgifterne hertil i henhold til forordningens artikel 4, stk. 1, litra h). Denne godtgørelse skal tage hensyn til udgifter og indtægter (dvs. underskud) i forbindelse med ydelsen. Udviklingen og gennemførelsen af disse ordninger skal være gennemsigtige. I denne forbindelse forventer Kommissionen, at det udvalgte selskab har et analytisk regnskabssystem, der er

⁽¹³⁾ Dok. SEK(92) 431 endelig udg. op.cit.

⁽¹⁴⁾ Artikel 3 i Rådets forordning nr. 2408/92 af 23. juni 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet, EFT nr. L 240 af 24. 8. 1992, s. 8.

⁽¹⁵⁾ Artikel 2, litra o), i forordning (EØF) nr. 2408/92.

⁽¹⁶⁾ Artikel 4, stk. 1, litra d), i forordning (EØF) nr. 2408/92, op.cit.

⁽¹⁷⁾ Fællesskabsreglerne for kontrakter om offentlige indkøb gælder ikke for tildeling ved lov eller kontrakt af enekonsessioner, der udelukkende omfattes af proceduren i artikel 4, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92, op.cit.

tilstrækkelig detaljeret til, at de relevante omkostninger (herunder de faste omkostninger) og indtægter kan aflæses.

17. Traktatens artikel 77 og aftalens artikel 49, der indeholder bestemmelser om, at støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelig med traktaten, gælder ikke for lufttransport. Traktatens artikel 84 udelukker udtrykkeligt anvendelsen af disse bestemmelser på lufttransport, og aftalens artikel 47 indeholder bestemmelse om, at artikel 49 gælder for transport med jernbane, ad landevej og indre vandveje. Derfor skal godtgørelse af luftfartsselskabers tab ved opfyldelse af forpligtelsen til offentlig tjeneste vurderes på basis af traktatens generelle regler, der gælder for lufttransport⁽¹⁸⁾. Hvorvidt godtgørelsen kan accepteres skal overvejes i lyset af statsstøtteprincipperne som fortolket ved Domstolens sagsbehandlinger.

18. I denne forbindelse er det vigtigt, at luftfartsselskabet der har adgang til en rute, hvor der er forpligtelse til offentlig tjeneste, kun kan kompenseres efter at være blevet udvalgt ved et offentligt udbud.

Denne udbudsprocedure gør det muligt for medlemsstaten at vurdere tilbuddet for den pågældende rute, og træffe sit valg under hensyntagen til både brugernes interesser og kompensationsomkostningerne. I forordning (EØF) nr. 2408/92 har Rådet fastlagt ensartede og ikke diskriminerende regler for tildeling af lufttrafikk rettigheder på ruter, hvor der er blevet pålagt forpligtelse til offentlig tjeneste. Desuden er kriterierne for beregning af kompensationen blevet tydeligt fastlagt. En godtgørelse, der beregnes i henhold til forordningens artikel 4, stk. 1, litra h), på basis af det driftsunderskud der er opstået på en rute, kan ikke omfatte nogen som helst overkompensering af luftfartsselskabet. Den nye ordning i den tredje pakke, udelukker, hvis den anvendes korrekt, at godtgørelse for forpligtelser til offentlig tjeneste omfatter støtteelementer. En kompensation for det egentlige underskud, som et luftfartsselskab har på en specifik rute (herunder en rimelig belønning for kapitalinvesteringen), som er blevet retfærdigt udvalgt efter en åben udbudsprocedure er en neutral handelsoperation mellem den pågældende stat og det udvalgte luftfartsselskab, som ikke kan betragtes som støtte. Essensen af støtte ligger i

modtagerens fordele⁽¹⁹⁾; en godtgørelse, der udelukkende er begrænset til tab i forbindelse med drift af en specifik rute fører ikke til nogen særlig fordel for det selskab, der er blevet udvalgt på basis af objektive kriterier i henhold til forordningens artikel 4, stk. 1.

Kommissionen mener derfor, at kompensationen for forpligtelser til offentlig tjeneste ikke involverer støtte, forudsat at: fyselskabet er blevet udvalgt korrekt gennem et offentligt udbud på basis af adgangsbegrænsningen til ruten til et enkelt flyselskab, og den maksimale kompensation ikke overstiger underskuddet som fastlagt i udbuddet, i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i fællesskabslovgivningen, og navnlig med den tredje pakkes bestemmelser.

19. Artikel 4, stk. 1, nr. i), i forordning (EØF) nr. 2408/92 forpligter desuden medlemsstaterne til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at afgørelser, truffet i medfør af denne artikel effektivt og hurtigt kan tages op til fornyet behandling for at se, om de krænker fællesskabsretten eller de nationale regler til gennemførelse heraf. Det følger af denne bestemmelse, såvel som af den generelle opgavefordeling mellem Fællesskabet og dets medlemsstater, at det i første instans er medlemsstaternes myndigheder, og navnlig de nationale domstole, der skal sikre en passende gennemførelse af forordningens artikel 4 i de enkelte tilfælde. Dette er navnlig tilfældet for en medlemsstat, der inden for rammerne af et offentligt udbud, vælger det flyselskab, der skal beflyve ruten, som er genstand for forpligtelsen til offentlig tjeneste. Det må ligeledes understreges, at Kommissionen kan foretage undersøgelser og træffe beslutning hvis, udviklingen af en rute begrænses i urimelig grad (artikel 4, stk. 3, i forordningen).

Denne sidstnævnte beføjelse såvel som den nationale myndigheds rettigheder og forpligtelser i henhold til ovennævnte artikel 4, stk. 1, litra i), indvirker imidlertid ikke på Kommissionens enebeføjelser i henhold til selve traktatens statsstøtteregler (jf. ligeledes punkt 15 ovenfor), der ikke kan ændres med bestemmelser, der fastlægges i Fællesskabets sekundære lovgivning. I de tilfælde, hvor der er tydeligt bevis for, at en medlemsstat ikke har udvalgt det bedste tilbud, kan Kommissionen anmode medlemsstaten om oplysninger for at kunne efterprøve, hvorvidt udvælgelsen omfatter statsstøtteelementer. Sådanne elementer kan faktisk optræde, hvor

⁽¹⁸⁾ Domstolen, sag 156/77, Kommissionen mod Belgien, Sml. 1978, s. 1881.

⁽¹⁹⁾ Sag 173/73, den italienske regering mod Kommissionen, Sml. (1974), s. 709, op.cit.

medlemsstaten forpligter sig til at betale større finansiel kompensation til de udvalgte flyselskaber, end den ville have betalt det luftfartsselskab, der forelagde det bedste (ikke nødvendigvis billigste) tilbud.

20. Artikel 4, stk. 1, litra f), i forordning (EØF) nr. 2408/92 henviser til den nødvendige kompensation som blot et af de kriterier, der skal tages i betragtning ved udvælgelse af buddene. Kommissionen mener imidlertid, at kompensationens omfang er hovedudvælgelseskriteriet. Andre kriterier såsom egnethed, priser og krævede standarder er generelt allerede omfattet af selve forpligtelserne til offentlig tjeneste. Følgelig er det kun i exceptionelle tilfælde, der er berettigede, at det udvalgte luftfartsselskab kunne være et andet end det, der kræver den laveste finansielle kompensation.

21. Det skal understreges, at skulle Kommissionen modtage klager om påstået mangel på retfærdighed i tildelingsproceduren, ville den straks anmode om oplysninger fra den pågældende medlemsstat. Hvis Kommissionen konkluderer, at den pågældende medlemsstat ikke har udvalgt det bedste tilbud, vil den højst sandsynligt mene, at det valgte luftfartsselskab har modtaget støtte i henhold til traktatens artikel 92 og aftalens artikel 61. Hvis medlemsstaten ikke har anmeldt støtten i henhold til traktatens artikel 93, stk. 3, ville Kommissionen betragte støtten, i det tilfælde godtgørelsen allerede er blevet udbetalt, som ulovlig og ville indlede proceduren i artikel 93, stk. 2. Kommissionen kunne give ordre til midlertidig suspendering af støttebetalingen, indtil procedureresultatet forligger⁽²⁰⁾. I forbindelse med proceduren kan Kommissionen hyre, eller måtte anmode den pågældende medlemsstat om at hyre, en uafhængig rådgiver til at vurdere de forskellige bud.

22. Artikel 5 i forordning (EØF) nr. 2408/92 giver mulighed for at videreføre enekoncessioner på indenrigsruter tildelt i henhold til love eller kontrakten indtil udløbsdatoen eller i tre år, alt efter hvilket tidspunkt der kommer først. Eventuel godtgørelse til de luftfartsselskaber, der har disse enekoncessioner, kan meget vel omfatte støtteelementer, navnlig eftersom luftfartsselskaberne ikke er blevet udvalgt efter et offentligt udbud (som fastsat i tilfældet i artikel 4, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92). Kommissionen understreger, at sådanne godtgørelser skal meddeles, for at Kommissionen kan undersøge, hvorvidt de indeholder statsstøtteelementer.

23. Kompensering for tab, som et luftfartsselskab lider, der ikke er blevet udvalgt efter artikel 4 i forordning

(EØF) nr. 2408/92, vil fortsat blive vurderet i henhold til de almene statsstøtteregler. Samme regel gælder for godtgørelser, der ikke er beregnet på basis af kriterierne i forordningens artikel 4, stk. 1, litra h).

Dette betyder, at godtgørelser for offentlige tjenester til de græske øer og atlantehavsøer (Azorerne)⁽²¹⁾, der i øjeblikket omfattes af anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 2408/92, omfattes ikke desto mindre af traktatens artikel 92 og 93 og aftalens artikel 61. I vurderingen af disse godtgørelser vil Kommissionen undersøge, hvorvidt støtten bortleder betydelige trafikmængder eller giver luftfartsselskaber mulighed for at krydsstøtte ruter — uanset om det drejer sig om EF-ruter, regionale eller indenrigsruter — hvor de konkurrerer med andre EF-luftfartsselskaber. Dette vil ikke anses for at være tilfældet, hvis godtgørelsen baseres på de omkostninger og indtægter (dvs. underskud), der opstår ved ruten. Igen understreger Kommissionen, at sådan kompensation skal meddeles.

III.3. Støtte af social karakter

24. Traktatens artikel 92, stk. 2, litra a), og aftalens artikel 61, stk. 2, litra a), udelukker støtte af social karakter til enkelte forbrugere, forudsat at den ydes uden forskelsbehandling med hensyn til varernes oprindelse. Denne bestemmelse, der hidtil kun sjældent er blevet anvendt, kan være af nogen relevans i tilfælde af direkte driftsstøtte til luftruter, forudsat at støtten rent faktisk kommer den endelige forbruger til gode.

Støtte skal have social karakter, dvs. den skal principielt kun dække specifikke passagerkategorier, der rejser på en rute (f.eks. børn, handicappede, lavtlønnede). Hvis ruten forbinder en ugunstigt stille region, hovedsagelig øer, kunne støtte imidlertid omfatte denne regions samlede befolkning.

Støtten skal ydes uden forskelsbehandling med hensyn til varernes oprindelse, dvs. uanset hvilke EØS-luftfartsselskaber, der beflyver forbindelsen. Dette betyder ligeledes, at der ikke er nogen barriere for adgang til den pågældende rute for alle Fællesskabets luftfartsselskaber.

⁽²⁰⁾ Jf. sag C 301/87, Frankrig mod Kommissionen, Sml. 1990, s. I-307; sag C 142/87, Belgien mod Kommissionen, Sml. 1990, s. I-959.

⁽²¹⁾ Jf. Kommissionens beslutning af 6. juli 1994, sag C 7/93. Kompensation for TAP's underskud på ruterne til de atlantiske autonome regioner, EFT nr. C 178 af 30. 6. 1993.

IV. SKELNEN MELLEM STATENS ROLLE SOM EJER AF EN VIRKSOMHED OG SOM YDER AF STATSSTØTTE TIL DEN PÅGÆLDENDE VIRKSOMHED

25. Traktaten fastlægger både princippet om neutralitet med hensyn til ejendomsretlige ordninger⁽²²⁾ og princippet om lighed⁽²³⁾ mellem offentlige og private virksomheder.

Der er to stadier i Kommissionens vurdering. For at afgøre om det drejer sig om støtte, vurderer Kommissionen ifølge det markedsøkonomiske investorprincip (jf. kapitel IV.1), i første omgang omstændighederne ved den finansielle transaktion, eftersom samme foranstaltning kunne være støtte eller en normal kommerciel transaktion. Hvis Kommissionen mener, at foranstaltningen indeholder støtteelementer vil den, i anden omgang afgøre, hvorvidt støtten er forenelig med det fælles marked i henhold til undtagelserne i traktatens artikel 92, stk. 3, og aftalens artikel 61, stk. 3 (jf. kapitel V).

Kommissionen skal nå frem til en begrundet konklusion om den finansielle transaktions karakter af statsstøtte. Kommissionen skal checke den finansielle transaktions gyldighed og kohærens og efterprøve, hvorvidt den kan begrundes kommercielt.

26. Det er ikke Kommissionens opgave at bevise, at det statsfinansierede program, efter al sandsynlighed vil give overskud, før det accepteres som en normal kommerciel transaktion. Kommissionen kan ikke erstatte investorens bedømmelse, men må med rimelig sikkerhed fastlægge, at det statsfinansierede program ville være acceptabel for en markedsøkonomisk investor. Hvis der er sider af operationen, der peger på, at en ejer ikke ville risikere sin egenkapital under lignende omstændigheder, vil sådanne operationer blive betraget som statsstøtte.

Når Kommissionen afgør hvorvidt offentlige midler til offentlige virksomheder er støtte, vil den tage

hensyn til de neden for drøftede faktorer for hver type intervention, der omfattes af denne meddelelse. Disse faktorer gives som vejledning til medlemsstaterne om Kommissionens stilling i de enkelte tilfælde. I overensstemmelse med neutralitetsprincippet vil støtten som generel regel blive vurderet som forskellen mellem de betingelser, hvorpå midlerne blev stillet til rådighed af staten til luftfartsselskabet, og de betingelser, som en privat investor, der opererer under normale markedsbetingelser, ville finde acceptable, når han tilvejebringer kapital til en sammenlignelig privat virksomhed⁽²⁴⁾.

Hvis støtten anvendes til at afskrive tab, skal eventuelle skattefradrag tilknyttet tabene lægges oven i støttebeløbet. Hvis de pågældende skattefradrag blev bevaret for at modregne fremtidige overskud eller solgt eller overført til tredjepart, ville selskabet modtage støtten to gange.

IV.1. Kapitalindsprøjtninger

27. Kapitalindsprøjtning betyder ikke statsstøtte, når det offentliges beholdning i et selskab skal øges, forudsat at den indsprøjtede kapital er proportional med antallet af de aktier, som myndighederne besidder, og ledsages af kapitalindsprøjtning fra en privat aktionær; den private investors beholdning skal have reel økonomisk betydning⁽²⁵⁾.
28. Det markedsøkonomiske investorprincip vil normalt være tilfredsstillet, hvor strukturen og fremtidsudsigterne for et selskab er sådanne, at der inden for en rimelig periode kan forventes et normalt udbytte i form af dividende eller kapitalværdistigning i forhold til en sammenlignelig privat virksomhed.

Kommissionen vil analysere selskabets tidligere, nuværende og kommende kommercielle og finansielle situation i henhold hertil.

Kommissionen vil i sin vurdering normalt ikke begrænse sig til selskabets overskud på kort sigt. En privat investors adfærd, som den offentlige investors skal sammenlignes med, er ikke nødvendigvis en

⁽²²⁾ Traktatens artikel 222: »De ejendomsretlige ordninger i medlemsstaterne berøres ikke af denne traktat«.

⁽²³⁾ Domstolen, 21. marts 1991, sag 305/89, Italien mod Kommissionen (den såkaldte Alfa Romeo-sag), Sml. (1991) s. 1603, præmis 24, s. 2641; domstolen, 21. marts 1991, sag 303/88, Italien mod Kommissionen (den såkaldte ENI-Lanerossi-sag), Sml. 1991, s. 1433, præmis 20, s. 1476; »Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne om offentlige myndigheders erhvervelse af kapitalinteresser i virksomhederne«, 17. september 1984, EF-Bull. 9-1984, pkt. 1.

⁽²⁴⁾ Jf. Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne om anvendelsen af EØF-traktatens artikel 92 og 93 samt artikel 5 i Kommissionens direktiv 80/723/EØF på offentlige fremstillingsvirksomheder, EFT nr. C 307 af 13. 11. 1993, s. 7, pkt. 11.

⁽²⁵⁾ »Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne« af 17. september 1984, op.cit., pkt. 3.2.

investor, der placerer sin kapital med henblik på en mere eller mindre kortsigtet rentabilitet. En korrekt analogi er et privat selskab, der følger en strukturel politik og ledes af lønsomhedsudsigter på lang sigt i henhold til dens operationssektor. ⁽²⁶⁾.

Et moderselskab kunne indsprøjte ny kapital for at redde et datterselskab, der er i midlertidige vanskeligheder, men som eventuelt efter en omstrukturering, igen vil give overskud på lang sigt. Sådanne afgørelser kan motiveres ikke blot ud fra muligheden for at sikre et overskud, men ligeledes af andre hensyn såsom opretholdelse af en hel koncerns status eller omlægning af dens aktiviteter ⁽²⁷⁾.

Staten burde ikke desto mindre som enhver anden markedøkonomisk investor inden for et rimeligt tidsrum forvente et normalt udbytte af kapitalinvesteringer. Hvis det normale udbytte hverken kommer på kort sigt eller ser ud til at ville komme på længere sigt, kan det antages, at selskabet modtager støtte, og at staten giver afkald på det overskud, som en markedøkonomisk investor ville forvente af en lignende investering.

En markedøkonomisk investor ville normalt tilvejebringe egenkapital, hvis nutidsværdien ⁽²⁸⁾ af forventede fremtidige indbetalinger fra det planlagte projekt (der tilfalder investoren i form af dividendeudbetalinger og/eller kapitalgevinst justeret for risiko) overstiger de nye udbetalinger.

29. For at vurdere hvorvidt der inden for et rimeligt tidspunkt kan forventes et normalt afkast på en investering, må Kommissionen analysere det pågældende luftfartsselskabs finansielle fremskrivninger. For at finde ud af, om de finansielle fremskrivninger er realistiske, kan Kommissionen vurdere virksomhedens situation på følgende områder:

a) Finansiell ydelse. Der kan tages forskellige indikatorer i betragtning, f.eks.:

— gearingsforhold (gæld/egenkapital) og indbetalinger er vigtige indikatorer for et enkelt selskabs status, eftersom de muliggør en vurdering af selskabets mulighed for at finansiere investeringer og igangværende operationer med egne ressourcer ⁽²⁹⁾

— drifts- og netresultater kunne analyseres i en periode på adskillige år; rentabiliteten kan fastlægges, og tendenserne heri vurderes

— fremtidige kapitalværdier og fremtidige dividendeudbetalinger.

b) Økonomisk og teknisk effektivitet. De indikatorer, der kunne overvejes er f.eks.:

— Driftsomkostninger og arbejdsproduktivitet.

— Flådealder kunne være et vigtigt element i vurderingen. Et luftfartsselskab, hvis flådealder er højere end det europæiske gennemsnit, vil helt sikkert være handicappet på grund af den væsentlige investering, der er nødvendig for at forny flåden. Desuden er en sådan situation normalt forbundet med mangel på investeringer eller med tidligere ugunstige investeringer og ville blive betragtet som en negativ faktor efter det markedøkonomiske investorprincip.

c) Handelsstrategi for forskellige markeder

Tendenserne på de forskellige markeder, hvor selskabet konkurrerer (den tidligere, nuværende og kommende situation), selskabets markedsandel over en tilstrækkelig periode og selskabets markedspotentiale kunne vurderes og fremskrivningerne anslås.

Kommissionen er opmærksom på vanskelighederne ved at foretage sådanne sammenligninger mellem virksomheder etableret i forskellige medlemsstater, navnlig på grund af de forskellige regnskabsføringer eller -normer eller disse virksomheders struktur og

⁽²⁶⁾ Domstolen, sag 305/89, Alfa Romeo, op.cit., præmis 20; sag 303/88, ENI-Lanerossi, op.cit., præmis 22; »Rapport om vurdering af støtteordninger til fordel for Fællesskabets luftfartsselskaber«, dok. SEK(92) 431 endelig udg., op.cit., bilag 2, s. 50.

⁽²⁷⁾ Domstolen, sag 303/88, ENI-Lanerossi, op.cit.; dom af 14. september 1994, de forenede sager C-278/92, C-279/92 og C-280/92, Spanien mod Kommissionen (Imepiel), præmis 25, endnu ikke offentliggjort.

⁽²⁸⁾ Fremtidige indbetalinger tilbagediskonteres til selskabets marginale låneomkostninger eller kapitalomkostninger.

⁽²⁹⁾ Sag 301/87, Boussac, op.cit., præmis 40, s. 361.

organisation (f.eks. omfanget af fragttransport). Den vil have dette in mente, når den vælger de mest egnede referencepunkter til en sammenligning med offentlige virksomheder, der modtager støtte.

30. Under anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip vil Kommissionen tage hensyn til det generelle økonomiske miljø i luftfartsindustrien.

Efter en kortsigtet krise kunne et selskabs driftsresultater forværres betydeligt. I normale perioder med makroøkonomisk stabilitet har lufttransportindustrien imidlertid som mange andre servicesektorer altid haft betydelig vækst. På trods af kortsigtede problemer har et selskab, hvis struktur i bund og grund er sund, følgelig gode fremtidsudsigter på trods af en generel nedgang i industrien.

31. I tilfælde af tabsgivende virksomheder er nødvendige forbedringer og omstrukturingsforanstaltninger fundamentale i Kommissionens vurdering. Disse foranstaltninger kan udgøre et overordnet omstrukturingsprogram. Kommissionen værdsætter navnlig situationer, hvor omstrukturingsplaner opstilles af eksterne og uafhængige finansielle konsulenter efter en undersøgelse. Ifølge henstillingen fra Comité des Sages (jf. kapitel I.3 ovenfor) kan Kommissionen om nødvendigt søge råd hos en uafhængig ekspert om planens værdi.

IV.2. Lånefinansiering

32. Kommissionen vil anvende det markedsøkonomiske investorprincip til at vurdere, hvorvidt lånet er givet på normale kommercielle betingelser, og hvorvidt sådanne lån ville have kunnet opnås fra en kommerciel bank. Med hensyn til betingelserne for sådanne lån vil Kommissionen navnlig tage hensyn til både rentesatsen og den sikkerhed, der kræves for lånet. Kommissionen ville undersøge, om den givne sikkerhed er tilstrækkelig til at tilbagebetale lånet fuldt ud i tilfælde af misligholdelse, og undersøge selskabets finansielle position på det tidspunkt lånet blev givet.

Støtteelementet vil være forskellen mellem den sats, som luftfartsselskabet ville betale under normale markedsbetingelser, og den der rent faktisk blev betalt. I det ekstreme tilfælde, hvor der gives et lån uden sikkerhed til et selskab, som under normale omstændigheder ikke ville være i stand til at opnå finansiering, svarer lånet rent faktisk til støtte, og Kommissionen ville vurdere sagen som sådan.

IV.3. Garantier

33. For så vidt angår garantier, afspejler disse rammebestemmelser fuldt ud Kommissionens holdning. Kommissionen har meddelt medlemsstaterne sin stilling for så vidt angår lånegarantier ⁽³⁰⁾. I henhold til dette brev falder alle de garantier, der gives af staten direkte eller ved delegering gennem finansieringsinstitutioner, inden for anvendelsesområdet af EF-traktatens artikel 92, stk. 1. Det er kun, hvis garantiene vurderes på ydelsestidspunktet, at alle forvridninger eller potentielle forvridninger af konkurrencen kan afsløres. Kommissionen vil kun acceptere garantier, hvis de er kontraktmæssigt tilknyttet specifikke bestemmelser, som kunne gå så vidt som til pligtig falliterklæring af den modtagende virksomhed eller en lignende procedure. En vurdering af garantiernes støtteelement vil omfatte en analyse af lånerens finansielle situation (jf. kapitel IV.1). Denne garantis støtteelement ville være forskellen mellem den sats, som låneren ville betale på et frit marked og den der rent faktisk opnås på grund af garantien fratrasket eventuelt betalte præmier. Hvis et finansieringsinstitut, der tager luftfartsselskabets dårlige finansielle situation i betragtning ikke ville låne penge uden statsgaranti, vil hele lånebeløbet blive betragtes som støtte ⁽³¹⁾.

34. Offentlige virksomheder, hvis retsstatus ikke muliggør fallit, modtager rent faktisk permanent støtte på alt indlån der svarer til en garanti, når en sådan status tillader den pågældende virksomhed at få kredit på betingelser, der er gunstigere end dem der ellers ville være til rådighed ⁽³²⁾.

I samme forbindelse mener Kommissionen, at når en offentlig myndighed tager en beholdning i et skrantende selskab som følge af hvilken, det efter national lovgivning udsættes for ubegrænset ansvar i stedet for normalt begrænset ansvar, er dette sidestillet med at give en åben garanti, som kunstigt holder virksomheden i live. En sådan situation skal derfor betragtes som støtte ⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Brev til alle medlemsstaterne af 5. april 1989, som ændret ved brev af 12. oktober 1989.

⁽³¹⁾ Kommissionens beslutning af 7. oktober 1994, sag C 94/14, Olympic Airways, EFT nr. L 273 af 25. 10. 1994, s. 22.

⁽³²⁾ »Meddelelse fra Kommissionen til medlemsstaterne om anvendelse af EØF-traktatens artikel 92 og 93 og artikel 5 i Kommissionens direktiv 80/723/EØF på virksomheder i fremstillingssektoren«, op. cit., pkt. 38.1.

⁽³³⁾ »Meddelelse fra Kommissionen til medlemsstaterne om anvendelse af EØF-traktatens artikel 92 og 93 og artikel 5 i Kommissionens direktiv 80/723/EØF på virksomheder i fremstillingssektoren«, op. cit., pkt. 38.2.

V. UNDTAGELSER UNDER TRAKTATENS ARTIKEL 92, STK. 3, LITRA a) OG c), OG AFTALENS ARTIKEL 61, STK. 3, LITRA a) OG c)

35. Som nævnt under kapitel II.1 ovenfor vil Kommissionen i tilfælde, hvor den mener, at foranstaltningerne indeholder støtteelementer, afgøre, om nogle af undtagelserne i traktatens artikel 92, stk. 3, kunne anvendes på støtten.

V.1. Regionalstøtte på basis af traktatens artikel 92, stk. 3, litra a) og c), og aftalens artikel 61, stk. 3, litra a) og c)

36. Kommissionen har udstukket sine rammebestemmelser for vurdering af regionalstøtte hovedsageligt i meddelelsen fra 1988, som gælder for lufttransport⁽³⁴⁾.

Regionalstøtte til selskaber, der er etableret i en ugunstigt stillet region, er det normale tilfælde, som de ovenfor nævnte meddelelser henviser til. I henhold til traktatens artikel 92, stk. 3, litra a) og c), og aftalens artikel 61, stk. 3, litra a) og c), kan der gives en undtagelse for investeringsstøtte til selskaber, der investerer i ugunstigt stillede områder (f.eks. opførelse af en hangar i en støttet region). Der kan ikke henvises til traktatens artikel 92, stk. 3, litra c) og aftalens artikel 61, stk. 3, litra c) for at undtage en hvilken som helst slags driftsstøtte, mens litra a) kan anvendes til at tillade undtagelser til fordel for selskaber, der er etableret i eller har investeret i støtteberettigede regioner for at rette op på særlige vanskeligheder. Det bør imidlertid bemærkes, at traktatens artikel 92, stk. 3, litra a) og aftalens artikel 61, stk. 3, litra a), imidlertid ikke kan anvendes til at undtage driftsstøtte i transportsektoren (i exceptionelle tilfælde såsom f.eks. godtgørelse for forpligtelser til offentlig tjeneste til de portugisiske øer, som for tiden ikke omfattes af den tredje pakke, kan Kommissionen anvende disse artikler til at undtage regional driftsstøtte; andre former for driftsstøtte er ligeledes behandlet i kapitel III ovenfor).

Regioners støtteberettigelse til regionalstøtte afgøres efter den metode og de principper, Kommissionen klart har fastlagt. I sin meddelelse af 1988 udvalgte Kommissionen de støtteberettigede geografiske områder i henhold til indbyggernes indkomstniveau

og arbejdsløshedsniveauet. Som funktion af denne klassificering gælder der et loft på mellem 0 og 75 % for nettostøtte, der svarer til investeringsstøtten.

V.2. Undtagelser for udviklingen af visse erhvervsgrene i henhold til artikel 92, stk. 3, litra c)

37. Hvis Kommissionen, når den analyserer kapitaltilførelsesprogrammer efter det markedsøkonomiske investorprincip, når til den konklusion, at det drejer sig om støtte, vil den navnlig vurdere, om støtten kan anses for at være forenelig med fællesmarkedet i henhold til artikel 93, stk. 3, litra c).

Artikel 92, stk. 3, litra c), som indeholder bestemmelser om, at støtte kan anses for forenelig med fællesmarkedet, hvis den fremmer »udvikling af visse erhvervsgrene« er af særlig interesse for vurderingen af den pågældende støtte. I henhold til denne bestemmelse kan Kommissionen anse nogle former for omstrukturingsstøtte som forenelig med fællesmarkedet, hvis de opfylder kravet om, at støtten ikke ændrer samhandelsvilkårene, der strider mod den fælles interesse⁽³⁵⁾. Det er i lyset af dette sidstnævnte krav, der skal fortolkes i forbindelse med lufttransportindustrien, at Kommissionen skal fastlægge de betingelser⁽³⁶⁾, som sædvanligvis skal være opfyldt, for at den kan tillade en undtagelse.

38. I tråd med henstillingerne fra Comité des Sages (jf. kapitel I.3 ovenfor) vil Kommissionen fortsætte sin politik med i exceptionelle tilfælde at tillade statsstøtte, der gives i forbindelse med et omstrukturingsprogram, og navnlig hvis støtten i det mindste delvis gives til sociale formål, der fremmer tilpasningen af arbejdsstyrken til et højere produktionsniveau (f.eks. førtidspensioneringsordninger). Kommissionens godkendelse er imidlertid underlagt en række betingelser:

1) Støtten skal udgøre en del af et overordnet omstrukturingsprogram⁽³⁷⁾, der skal godkendes

⁽³⁴⁾ Kommissionens meddelelse af 12. august 1988, EFT nr. C 212 af 12. 8. 1988, s. 2, som ændret ved meddelelse af 4. juli 1990, EFT nr. C 163, af 4. 7. 1990, s. 6.

⁽³⁵⁾ Sag 730/79, Philip Morris Holland, Sml. 1980, s. 2671, s. 2691 og 2692, præmis 22-26; sag 323/82, Intermills, op.cit., præmis 39, s. 3832; sag 301/87, Boussac, op.cit., præmis 50, s. 364.

⁽³⁶⁾ Ottende beretning om konkurrencepolitikken, pkt. 176.

⁽³⁷⁾ Sag 296 og 318/82, Leeuwarder, op.cit., præmis 26, s. 825; sag 305/89, Alfa Romeo, op.cit., præmis 22; sag 303/88, ENI-Lanerossi, op.cit., præmis 21; sag 323/82, Intermills, op.cit., præmis 39, s. 3832; Kommissionens beslutning 21/91, Sabena, op.cit.

af Kommissionen, for at genetablere luftfartsselskabets sundhed, således at det inden for rimelig periode kan forventes at blive levedygtigt, normalt uden yderligere støtte. Støtten skal derfor være af begrænset varighed.

Kommissionen vil under vurderingen af programmet være særlig opmærksom på markedsanalyse og -projektion for udviklinger i de forskellige markedsdele, planlagte omkostningsreduktioner, lukning af urentable ruter, effektivitets- og produktivitetsforbedringer, selskabets forventede finansielle udvikling, forventet afkast, overskud, dividender osv.

- 2) Programmet skal være en helhed således forstået, at det i hele programmets varighed ikke vil blive nødvendigt med yderligere støtte, og at der i betragtning af programmets målsætninger om at gøre selskabet til en overskudsforretning, ikke fremover påtænkes yderligere støtte eller at yderligere støtte måtte blive nødvendig. Kommissionen forventer normalt en skriftlig forsikring fra regeringen om, at den nuværende støtte bliver den sidste kapitalindsprøjtning fra offentlige midler eller enhver anden form for støtte i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen⁽³⁸⁾. Det burde derfor kun være nødvendigt at give omstrukturingsstøtte én gang.

Kommissionen er forpligtet til også fremover at vurdere enhver mulig støtte og dens forenelighed med fællesmarkedet. Som nævnt ovenfor skal Kommissionen, når den for anden gang skal vurdere en ansøgning om statsstøtte, tage relevante elementer i betragtning, herunder det forhold, at selskabet allerede har modtaget statsstøtte. Kommissionen vil derfor ikke tillade yderligere støtte, medmindre der er exceptionelle omstændigheder, der er uforudseelige og eksterne for selskabet⁽³⁹⁾. Med virkeliggørelsen af det fælles luftfartsmarked i 1997 vil konkurrencen desuden øges betydeligt på det fælles marked. Under sådanne omstændigheder vil Kommissionen ikke kunne tillade omstrukturingsstøtte, undtagen i meget exceptionelle tilfælde og på meget strenge betingelser.

- 3) Hvis genetablering af finansiell levedygtighed og/eller markedsforholdene kræver kapacitetsnedsættelser⁽⁴⁰⁾, skal dette indgå i programmet.

- 4) Støtte, der gives i luftfartssektoren, påvirker samhandelsvilkårene medlemsstaterne imellem. For at undgå at støtten påvirker konkurrencen i et uacceptabelt omfang, må det støttemodtagende selskabs vanskeligheder ikke overføres til dets konkurrenter. Det program, der skal finansieres med statsstøtte, vil derfor ikke »stride mod den fælles interesse« (artikel 92, stk. 3, litra c)), hvis det ikke er ekspansivt: det vil sige, at dets formål ikke må være at øge det pågældende luftfartsselskabs kapacitet og udbud til skade for dets direkte europæiske konkurrenter. Under alle omstændigheder må programmet derfor ikke føre til en stigning, der er større end markedets vækst, i antallet af fly, eller kapacitet (sæder), der udbydes på de relevante markeder. I denne forbindelse vil det geografiske marked, der skal betragtes, være EØS som helhed, eller specifikke regionale markeder, der er specielt kendetegnet ved konkurrence⁽⁴¹⁾.

- 5) Regeringen må ikke blande sig i selskabets ledelse af andre grunde end dem der udløber af deres ejerrettigheder, og den skal tillade, at selskabet drives efter kommercielle principper. Kommissionen måtte i særlige tilfælde kræve, at selskabets vedtægter baseres på privat handelsret⁽⁴²⁾.

- 6) Støtten må kun anvendes til omstrukturingsprogrammets formål og må ikke være ude af proportion med behovene heri. Selskabet skal i omstrukturingsperioden afholde sig fra at erhverve aktiebeholdninger i andre luftfartsselskaber⁽⁴³⁾.

- 7) Støttebestemmelser, der er i modstrid med de specifikke bestemmelser i traktaten andre artikler end artikel 92 og 93, kunne være ubestrideligt

⁽³⁸⁾ Jf. f.eks. Kommissionens beslutning C 34/94, Aer France, op.cit.

⁽³⁹⁾ Jf. Domstolen, sag C-261/89, Comsal, præmis 20-21, op.cit.

⁽⁴⁰⁾ Sag 305/89/Alfa Romeo, op.cit., præmis 22; sag 323/82/Intermills, op.cit., præmis 36, s. 3832; de forenede sager 296 og 318/82, Leeuwarder, op.cit., præmis 26, s. 825.

⁽⁴¹⁾ Kommissionens beslutning, sag C 34/93, Aer Lingus, op.cit.

⁽⁴²⁾ Kommissionens beslutning, sag C 21/91, ex N 204/91, Sabena, op.cit.

⁽⁴³⁾ Kommissionens beslutning, sag C 23/94, Air France, EFT nr. L 254 af 30. 9. 1994.

tilknyttet støttens formål, således at det ikke ville være muligt at betragte dem isoleret⁽⁴⁴⁾. Støtten må hverken anvendes til konkurrencebegrænsende adfærd eller formål (f.eks. overtrædelse af traktatens bestemmelser), eller være til skade for gennemførelsen af Fællesskabets liberaliseringsregler i lufttransportsektoren. En restriktiv anvendelse af de friheder, der garanteres med den tredje pakke, kunne skabe eller øge væsentlige konkurrenceforvridninger, som yderligere måtte forværre statsstøttens konkurrencebegrænsende virkninger.

- 8) Enhver støtte skal struktureres således, at den er gennemsigtig og kan kontrolleres.

39. Som nævnt ovenfor (jf. kapitel I.3) kan Kommissionen ikke følge henstillingen fra Comité des Sages om, at omstrukturingsplanen skal føre til privatisering. Dette ville være i modstrid med EF-traktatens artikel 222, som er neutral med hensyn til de ejendomsretlige forhold. Deltagelsen af privat risikodelende kapital vil imidlertid blive taget i betragtning (jf. ligeledes kapitel VI nedenfor).

40. Kommissionen vil efterprøve, hvordan omstrukturingsprogrammet, der finansieres med hjælp fra statsstøtte, gennemføres. Den vil navnlig se på, om de forpligtelser og betingelser, som er en del af Kommissionens godkendelse, er opfyldte. Efterprøvelsen heraf er af særlig interesse, hvis støtten betales i rater. Kommissionen vil normalt anmode om, at der forelægges en statusrapport med regelmæssige mellemrum og i alle tilfælde i tilstrækkelig tid inden næste udbetaling foretages, for at Kommissionen kan fremsætte bemærkninger. Kommissionen kan anmode eksterne konsulenter om hjælp til denne efterprøvning.

41. Med virkeliggørelsen af det fælles luftfartsmarked pr. 1. januar 1993 kan statsstøttens negative virkninger forvride konkurrencen betydeligt i EØS's luftfartssektor i større omfang end tidligere. Gennem anvendelsen af ovenfor nævnte kriterier søger Kommissionen så vidt som muligt at begrænse disse konkurrenceforvridende virkninger, mens den erkender, at det kunne være nødvendigt navnlig for statsejede luftfartsselskaber at blive konkurrencedygtige med hjælp fra et statsfinansieret omstrukturingsprogram. Det er imidlertid nødvendigt at afvikle omstrukturingsstøtten over et tidsrum for at skabe en mere lige tumleplads for konkurrencen i luftfarts-

sektoren. Den komplette gennemførelse af det fælles luftfartsmarked i 1997 vil øge konkurrencen på fællesmarkedet betydeligt. Kommissionen vil under disse omstændigheder ikke kunne godkende omstrukturingsstøtte, undtagen i virkelig exceptionelle tilfælde og kun på meget strenge betingelser.

42. For så vidt angår redningsstøtte følger disse rammebestemmelser Kommissionens generelle politik⁽⁴⁵⁾. Redningsstøtte kunne være berettiget til udvikling af et omfattende omstrukturingsprogram, hvis programmet kan accepteres efter nærværende rammebestemmelser.

VI. PRIVATISERINGER I OVERENSSTEMMELSE MED TRAKTATENS ARTIKEL 92 OG 93 OG EØS-AFTALENS ARTIKEL 61

43. Eftersom EF-traktaten er neutral med hensyn til, om selskaber er offentlige eller privatejede, kan medlemsstaterne frit sælge deres aktiebeholdninger i offentlige selskaber. Hvis salget imidlertid indeholder statsstøtteelementer, kunne Kommissionen blive involveret.

Ifølge en række beslutninger vedrørende statsstøtte og privatisering har Kommissionen udviklet en række principper, der anvendes til at bestemme, om der er tale om støtte, når staten sælger ud af sin aktieandel. Disse principper er følgende:

- 1) Der er ikke tale om støtte, og der kræves derfor ikke anmeldelse, hvis følgende betingelser er opfyldt efter privatisering:

— salget sker ved hjælp af et ubetinget offentligt udbud på basis af gennemsigtige og ikke diskriminerende betingelser

— virksomheder sælges til højeste bud

⁽⁴⁴⁾ Domstolen, sag C-225/91, Matra mod Kommissionen, præmis 41.

⁽⁴⁵⁾ Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder (meddelelse til medlemsstaterne) af 27. juli 1994, endnu ikke offentliggjort.

- interesserede parter har et tilstrækkeligt tidsrum til at forberede deres bud og modtage alle de oplysninger, der er nødvendige for at kunne foretage en ordentlig vurdering.

2) Følgende salg er underlagt kravene i artikel 93, stk. 3, om forudgående anmeldelse, fordi det kan formodes, at de indeholder støtte:

- salg gennem begrænsede metoder, eller hvor salget tager form af et direkte handelssalg
- salg, som efterfølges af statens, offentlige virksomheders eller andre offentlige organers eftergivelse af gæld
- salg, der følger efter en omdannelse af gæld til kapital eller kapitaltilførsel
- salg, der sker under betingelser, som ikke ville være acceptable for en transaktion mellem markedøkonomiske investorer.

Selskaber, der sælges på basis af betingelserne under andet led overfor skal vurderes af en uafhængig ekspert, som må angive en »going concern«-værdi under normale omstændigheder, og hvis Kommissionen finder det nødvendigt en likvidationsværdi. Der skal forelægges en rapport med oplysninger om salgsværdi eller -værdier og salgsoverskuddet for Kommissionen, for at den kan udregne det rent faktiske støttebeløb.

Det bør i alle tilfælde bemærkes, at salg af aktier i selskaber, der privatiseres, skal foretages efter en ikke diskriminerende procedure under hensyntagen til fysiske og juridiske personers etableringsfrihed og til fri kapitalbevægelse.

Kommissionen måtte finde støtte, der opstår ved en privatisering, forenelig med Fællesskabet i henhold til kriterierne udviklet i traktatens artikel 92, stk. 3, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3⁽⁴⁶⁾.

VII. KONCESSION AF ENERETTIGHEDER FOR LED-SAGEAKTIVITETER TIL LUFTTRANSPORT

44. Tildeling af enerettigheder til ledsageaktiviteter til lufttransport kan omfatte betydelige finansielle fordele for enerettighedsmodtageren. En stat eller enhed, der er betroet driften af en lufthavnsinfrastruktur, kan give en sådan enekoncession til et luftfartsselskab til en lavere pris end koncessionens faktiske markedsværdi. Hvis enekoncessionæren ikke betaler leje for enerettigheden eller betaler en leje, der er lavere end den pris, som koncessionsgiveren ville kræve under normale handelsvilkår, er der tale om støtte.

45. Ledsageaktiviteterne, som er genstand for enerettighederne, og som måtte indebære støtte til fordel for luftfartsselskaber, er hovedsagelig dem der er tilknyttet duty free-forretningerne. I sin fortegnelse over statsstøtte i luftfartssektoren⁽⁴⁷⁾ påpegede Kommissionen, at adskillige duty free-koncessioner er blevet givet af medlemsstaterne til deres nationale luftfartsselskaber, hovedsagelig ved skønmæssige afgørelser, og uden at følge gennemsigtige udbudsprocedurer. I denne lufttransportledsagende sektor er der i øjeblikket ingen fællesskabslovgivning, der harmoniserer procedurerne for tildeling af koncessioner eller om at åbne sektoren for konkurrence. Enerettighedsindehaveren af en koncession kan derfor få monopolagtige overskud.

I lyset af ovenstående mener Kommissionen, at der generelt ikke er tale om støtte, hvor koncessionsmodtageren udvælges under betingelser, der ville være acceptable for en normal koncessionsgiver, der opererer under normale markedøkonomiske betingelser. I visse omstændigheder, f.eks. hvor den højeste byder er upålidelig, eller hvor hans solvens er prekær, ville Kommissionen imidlertid forstå, at medlemsstaten har accepteret et lavere bud.

Disse sager kan være teknisk meget vanskelige, og det måtte derfor være nyttigt at have en uafhængig undersøgelse. Når Kommissionen åbner proceduren i artikel 93, stk. 2, kan den derfor bede den pågældende medlemsstat om at udpege en uafhængig konsulent, eller den kan selv anmode om uafhængig rådgivning.

⁽⁴⁶⁾ Kommissionens beslutning 92/329/EØF af 25. juli 1990, sagen IOR-Finalp, EFT nr. L 183 af 3. 7. 1992.

⁽⁴⁷⁾ Dok. SEK(92) 431 endelig udg., op.cit., pkt. 12, 33, 35 og 36.

46. Kommissionen er netop ved at udvikle fælles regler på fællesskabsplan inden for ground handling assistance og lufthavnsafgifter. Ethvert misbrug eller enhver overtrædelse af konkurrencereglerne vil blive behandlet under de relevante bestemmelser i traktaten, navnlig artikel 85-90.

VIII. FINANSIELLE TRANSAKTIONERS GENNEMSIGTIGHED

VIII.1. Mangel på gennemsigtighed

47. Kommissionens rapport om statsstøtte i luftfartssektoren, der blev udarbejdet i 1991-1992⁽⁴⁸⁾ påviser klart, at der både er behov for større gennemsigtighed og undersøgelse i lyset af statsstøttereglerne:

- I mange tilfælde er kun kapitalindsprøjtninger og ikke andre former for offentlige midler eller offentlige støtteordninger blevet fuldt ud omfattet af støttereglerne for offentlige virksomheder.
- Adskillige garantiordninger er af forskellige former ikke blevet anmeldt eller rapporteret med den nøjagtighed, Kommissionen kræver. Kommissionen har været nødt til at anmode om yderligere oplysninger navnlig om betingelserne for og de nærmere omstændigheder ved sådanne garantier, og lister over operationer, for hvilke sådanne garantier allerede er blevet givet i de foregående år.
- Adskillige tilfælde af medlemsstaters ydelse af finansielle godtgørelser for udførelse af offentlige tjenester i forskellige former, herunder prisreduktioner finansieret over statsbudgettet, godtgørelse for driftstab i selskaber, der yder sådanne tjenester og støtte til lufthavne beliggende i isolerede områder, er blevet rapporteret. I adskillige tilfælde har mangel på oplysninger imidlertid forhindret Kommissionen i at kunne vurdere situationen, og der er blevet anmodet om yderligere oplysninger herom, f.eks. en nøjagtig fordeling over de støttede ruter, herunder trafiktal og detaljer vedrørende konkurrenter.

VIII.2. Direktiverne om gennemsigelighed 80/723/EØF og 85/413/EØF

48. For at sikre overholdelse af princippet om ikke diskriminerende og neutral behandling vedtog Kommissionen i 1980 på basis af traktatens artikel 90, stk. 3, et direktiv om gennemsigeligheden af økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder⁽⁴⁹⁾, der blev ændret ved direktiv 85/413/EØF⁽⁵⁰⁾ for blandt andre sektorer at medtage transportsektoren, der tidligere var udelukket fra anvendelsesområdet.

Direktivet pålægger medlemsstaterne at sikre, at tilførslen af alle offentlige midler til offentlige virksomheder og den anvendelse, der gøres af disse midler, gøres fuldstændig gennemsigelig.

Skønt den pågældende gennemsigelighed gælder for alle offentlige midler, er navnlig følgende nævnt som omfattet af anvendelsesområdet:

- udligning af driftstab
- kapitaltilførsel
- indskud som ikke skal tilbagebetales, eller lån på fordelagtige betingelser
- indrømmelse af økonomiske fordele i form af afkald på overskud eller undladelse af at inddrive fordringer
- afkald på normal forrentning af indskudte offentlige midler
- kompensation for byrder pålagt af de offentlige myndigheder.

I henhold til direktivets artikel 1 falder ikke kun midler direkte fra de offentlige myndigheder til offentlige virksomheder inden for gennemsigelighedsdirektivets anvendelsesområde, men ligeledes

⁽⁴⁸⁾ Dok. SEK(92) 431 endelig udg. op.cit.

⁽⁴⁹⁾ Direktiv 80/723/EØF, EFT nr. L 195 af 29. 7. 1980, s. 35.

⁽⁵⁰⁾ EFT nr. L 229 af 28. 8. 1985, s. 20.

offentlige midler, der stilles til rådighed af offentlige myndigheder gennem offentlige virksomheder eller finansieringsinstitutioner.

49. Artikel 5 i gennemskuelighedsdirektivet forpligter bl.a. medlemsstaterne til at forelægge de nødvendige oplysninger for at sikre gennemskuelighed, hvor Kommissionen anser det for nødvendigt. Kommissionen vil handle herefter. Kommissionen vil undersøge, om det skulle være hensigtsmæssigt at udvide anvendelsesområdet for direktiv 93/84/EØF⁽⁵¹⁾ til at omfatte lufttransport.

IX. HURTIG GODKENDELSESPROCEDURE FOR STØTTE PÅ BEGRÆNSEDE BELØB

50. Af hensyn til administrativ forenkling har Kommissionen besluttet at fastlægge en hurtig godkendelsesprocedure for mindre støtteordninger i luftfartssektoren⁽⁵²⁾ i denne meddelelse.

Kommissionen vil anvende en hurtigere administrativ godkendelsesprocedure til nye eller ændrede eksisterende støtteordninger, der er meddelt i henhold til EF-traktatens artikel 93, stk. 3, hvis:

- støttebeløbet ikke overstiger 1 mio. ECU i en treårsperiode

⁽⁵¹⁾ Kommissionens direktiv 93/84/EØF af 30. september 1993, der ændrer direktiv 80/723/EØF om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder, EFT nr. L 254 af 12. 10. 1993, s. 16.

⁽⁵²⁾ Den 2. juli 1992 vedtog Kommissionen en meddelelse om den hurtige godkendelsesprocedure for støtteordninger til SMV (EFT nr. C 213 af 19. 8. 1992, s. 10), som ikke gælder for støtte i transportsektoren.

- støtten er tilknyttet specifikke investeringsformål. Driftsstøtte er udelukket.

Kommissionen har ikke til hensigt at begrænse omfanget af den hurtige godkendelsesprocedure for små og mellemstore virksomheder⁽⁵³⁾. Luftfartsselskaber, selv om de er relativt små, opfylder ikke kriterierne for SMV i fremstillingssektoren.

Løftet på 1 mio. ECU tager hensyn til de særlige træk ved lufttransportindustrien, der er kapitalintensiv. Prisen på et fly f.eks. overstiger langt grænsen på 1 mio. ECU. Formålet med den hurtige godkendelsesprocedure er at fremskynde godkendelsen af mindre støttebeløb, der hovedsagelig gives af regionale formål, der ikke dækkes af forpligtelser til offentlig tjeneste.

Kommissionen vil træffe beslutning om komplette meddelelser inden for 20 arbejdsdage.

X. ANVENDELSE OG FREMTIDIG RAPPORTERING

51. Disse rammebestemmelser vil blive anvendt af Kommissionen fra deres offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Kommissionen vil regelmæssigt offentliggøre rapporter om anvendelsen af statsstøttereglerne samt fortegnelser over eksisterende støtte. Næste rapport vil blive forelagt i 1995. Kommissionen vil på et passende tidspunkt tage beslutning om at ajourføre disse rammebestemmelser.

⁽⁵³⁾ Jf. meddelelsen om den hurtige godkendelsesprocedure for støtteordninger til SMV, op.cit.

Meddelelse til de erhvervsdrivende i banansektoren

(94/C 350/08)

1. Rådets forordning (EØF) nr. 404/93 af 13. februar 1993 om den fælles markedsordning for bananer ⁽¹⁾, ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 3518/93 ⁽²⁾, samt Kommissionens forordning (EØF) nr. 1442/93 af 10. juni 1993 om gennemførelsesbestemmelser for EF's importordning for bananer ⁽³⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 2444/94 ⁽⁴⁾, finder anvendelse for Østrig, Finland og Sverige fra det tidspunkt, hvor de tiltræder Den Europæiske Union, nemlig den 1. januar 1995.
2. Det er derfor nødvendigt, at der udarbejdes en liste over de erhvervsdrivende, som i referencerperiodens tre år, 1991, 1992 og 1993, i de nye medlemsstater afsatte bananer med oprindelse i andre tredjelande end i AVS-landene, bananer med oprindelse i AVS-landene og bananer høstet i EF, med angivelse af, hvilke mængder bananer disse erhvervsdrivende afsatte i de pågældende år.

De ovenfor omhandlede erhvervsdrivende, der var etableret i Unionen i dens sammensætning pr. 31. december 1994, bør inden offentliggørelsen af de midlertidige gennemførelsesbestemmelser, der er nødvendiggjort af de nye medlemsstaters tiltrædelse af Unionen, rette henvendelse til de ansvarlige myndigheder i en enkelt medlemsstat efter eget valg (se nedenfor).

En tilsvarende procedure iværksættes af de af de nye medlemsstater udpegede, ansvarlige myndigheder for de erhvervsdrivende, der er etableret i disse lande.

3. De berørte erhvervsdrivende bør:

a) helst inden den 16. december tilsende de ansvarlige myndigheder:

- en anmodning om at blive opført på den eller de lister for erhvervsdrivende i kategori A og B, der er nævnt i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 1442/93, hvis de ikke allerede er opført
- en opgørelse over de mængder af bananer (nettovejgt), de har afsat i de nye medlemsstater, opdelt efter
 - i) hver af de aktiviteter, der er defineret i artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1442/93
 - ii) hver af de oprindelser, der er nævnt i artikel 4, stk. 2, litra a), i samme forordning

- b) stille alle dokumenter, som godtgør, hvilke mængder der er afsat og meddelt i henhold til litra a), samt udøvelsen af de anførte aktiviteter, til rådighed for medlemsstaterne, således at der kan foretages den nødvendige kontrol. Denne type dokumenter er nævnt i artikel 7 i forordning (EØF) nr. 1442/93. De erhvervsdrivende skal i givet fald for samme mængder kunne angive navnet på sælgere og købere, som har udøvet de øvrige aktiviteter.

⁽¹⁾ EFT nr. L 47 af 25. 2. 1993, s. 1.

⁽²⁾ EFT nr. L 320 af 22. 12. 1993, s. 15.

⁽³⁾ EFT nr. L 142 af 12. 6. 1993, s. 6.

⁽⁴⁾ EFT nr. L 261 af 11. 10. 1994, s. 3.

4. Denne meddelelse foregriber på ingen måde de overgangsbestemmelser, som Kommissionen kan vedtage for at lette anvendelsen i de nye medlemsstater af toldkontingentordningen i banansektoren. De oplysninger, erhvervsdrivende fremsender i henhold til litra a), indebærer ikke anerkendelse af oplysningerne eller af rettigheder i forbindelse med importordningen.
5. Følgende myndigheder er ansvarlige for udarbejdelsen af listen over erhvervsdrivende og de afsatte mængder:

BELGIEN

Office central des contingents et licences
Rue de Mot 24/26
B-1040 Bruxelles

DANMARK

EF-Direktoratet
Nyropsgade 26
DK-1780 København K

TYSKLAND

Bundesamt für Ernährung und Forstwirtschaft
Referat 35
Adickesallee, 40
D-60322 Frankfurt am Main

SPANIEN

Dirección General de Comercio Exterior
Paseo de la Castellana, 162 — planta 4
E-28071 Madrid

GRÆKENLAND

Ministère de l'agriculture
DG de la production végétale
Direction »Dentrokipectikis«
2, rue Acharnon
GR-10176 Athen

FRANKRIG

Office de développement de l'économie agricole
dans les départements d'outre-mer
(Odéadom)
28-32, boulevard de Grenelle
F-75015 Paris

IRLAND

Department of Agriculture, Food and Forestry
Horticulture Division
Agriculture House (7W)
Kildare Street
IRL-Dublin 2

ITALIEN

Ministerio del commercio con l'estero
DG Import/Export — Div. IV
Viale Boston
I-00144 Roma

LUXEMBOURG

Ministère de l'agriculture
Administration des services techniques de l'agriculture
Service de l'horticulture
16, route d'Esch
BP 1904
L-1019 Luxembourg

NEDERLANDENE

Produktschap voor groenten en fruit
Bezuidenhoutseweg 153
NL-2594 AG Den Haag
Postbus 90403
NL-2509 LK Den Haag

PORTUGAL

Ministério do Comércio e Turismo
Direcção-Geral do Comércio
Avenida da República 79
P-1000 Lisboa

DET FORENEDE KONGERIGE

Intervention Board
External Trade Division
Lancaster House
Hampshire Court
UK-Newcastle, NE4 7YE