

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	<i>I Mitteilungen</i>	
	Kommission	
94/C 350/01	ECU.....	1
94/C 350/02	Mitteilung der im Rahmen verschiedener Ausschreibungsverfahren in der Landwirtschaft gefaßten Beschlüsse (Getreide)	2
94/C 350/03	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß (Sache Nr. IV/M.503 — British Steel/Svensk Stål/NSD) ⁽¹⁾	3
94/C 350/04	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß (Sache Nr. IV/M.519 — Ericsson/Raychem) ⁽¹⁾	3
94/C 350/05	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache Nr. IV/M.520 — Direct Line/Bankinter) ⁽¹⁾	4
94/C 350/06	Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstige Befähigungsnachweise auf dem Gebiet der Architektur, die von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden	4
94/C 350/07	Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf Staatliche Beihilfen im Luftverkehr ⁽¹⁾	5
94/C 350/08	Bekanntmachung für die Marktbeteiligten des Bananensektors	21

I

(Mitteilungen)

KOMMISSION

ECU ⁽¹⁾

9. Dezember 1994

(94/C 350/01)

Betrag in nationaler Währung für eine Einheit:

Belgischer und Luxemburgischer Franken	39,3831	US-Dollar	1,21188
Dänische Krone	7,49488	Kanadischer Dollar	1,67749
Deutsche Mark	1,91538	Japanischer Yen	121,491
Griechische Drachme	295,481	Schweizer Franken	1,62453
Spanische Peseta	160,320	Norwegische Krone	8,33593
Französischer Franken	6,57325	Schwedische Krone	9,11711
Irishes Pfund	0,791459	Finnmark	5,91883
Italienische Lira	1977,94	österreichischer Schilling	13,4822
Holländischer Gulden	2,14503	Isländische Krone	83,6683
Portugiesischer Escudo	195,852	Australischer Dollar	1,56533
Pfund Sterling	0,777096	Neuseelandischer Dollar	1,90998
		Südafrikanischer Rand	4,31981

Die Kommission verfügt jetzt über einen Fernschreiber mit Abrufmoglichkeit, der die Umrechnungskurse in den wichtigsten Währungen automatisch mitteilt. Die Kurse sind börsentäglich ab 15.30 Uhr bis 13 Uhr am folgenden Tag abrufbar.

Dabei ist in folgender Weise zu verfahren:

- Fernschreib-Nr. 23789 in Brüssel wählen;
- eigene Fernschreib-Nummer angeben;
- den Code „cccc“ eingeben, der den Abruf der Umrechnungskurse des Ecu auslöst;
- den Ablauf der Übertragung nicht unterbrechen; das Ende der Mitteilung wird automatisch durch den Code „ffff“ angezeigt.

Vermerk: Außerdem verfügt die Kommission über einen Fernschreiber mit Abrufmoglichkeit (unter Nr. 21791) und einen Fernkopierer mit Abrufmoglichkeit (unter Nr. 296 10 97), über die die jeweils relevanten Daten zur Berechnung der im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik anwendbaren Umrechnungskurse täglich abgefragt werden können.

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3180/78 des Rates vom 18. Dezember 1978 (ABl. Nr. L 379 vom 30. 12. 1978, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1971/89 (ABl. Nr. L 189 vom 4. 7. 1989, S. 1).

Beschluß 80/1184/EWG des Rates vom 18. Dezember 1980 (Abkommen von Lome) (ABl. Nr. L 349 vom 23. 12. 1980, S. 34).

Entscheidung Nr. 3334/80/EGKS der Kommission vom 19. Dezember 1980 (ABl. Nr. L 349 vom 23. 12. 1980, S. 27).

Haushaltsordnung vom 16. Dezember 1980 betreffend den allgemeinen Haushalt der Europäischen Gemeinschaften (ABl. Nr. L 345 vom 20. 12. 1980, S. 23).

Verordnung (EWG) Nr. 3308/80 des Rates vom 16. Dezember 1980 (ABl. Nr. L 345 vom 20. 12. 1980, S. 1).

Entscheidung des Rates der Gouverneure der Europäischen Investitionsbank vom 13. Mai 1981 (ABl. Nr. L 311 vom 30. 10. 1981, S. 1).

**Mitteilung der im Rahmen verschiedener Ausschreibungsverfahren in der Landwirtschaft
gefaßten Beschlüsse (Getreide)**

(94/C 350/02)

*(Siehe Mitteilung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 360 vom 21. Dezember
1982, S. 43)*

Dauerausschreibungen	Wöchentliche Ausschreibung	
	Datum des Kommissions- beschlusses	Höchsterstattung
Verordnung (EG) Nr. 1166/94 der Kommission vom 24. Mai 1994 über die Eröffnung einer Ausschreibung der Erstattung für die Ausfuhr von Weichweizen nach allen Drittländern (ABl. Nr. L 130 vom 25. 5. 1994, S. 15)	8. 12. 1994	Angebote abgelehnt
Verordnung (EG) Nr. 1081/94 der Kommission vom 10. Mai 1994 über die Eröffnung einer Ausschreibung der Erstattung für die Ausfuhr von Gerste nach allen Drittländern (ABl. Nr. L 120 vom 11. 5. 1994, S. 21)	8. 12. 1994	Angebote abgelehnt
Verordnung (EG) Nr. 1082/94 der Kommission vom 10. Mai 1994 über eine besondere Interventionsmaßnahme für Gerste in Spanien (ABl. Nr. L 120 vom 11. 5. 1994, S. 24)	—	Keine Angebote
Verordnung (EG) Nr. 2305/94 der Kommission vom 26. September 1994 betreffend eine Ausschreibung zur Bestimmung der Erstattung bei der Ausfuhr von geschliffenem rundkörnigem Reis nach bestimmten Drittländern (ABl. Nr. L 251 vom 27. 9. 1994, S. 7)	8. 12. 1994	Angebote abgelehnt
Verordnung (EG) Nr. 2306/94 der Kommission vom 26. September 1994 betreffend eine Ausschreibung zur Bestimmung der Erstattung bei der Ausfuhr von geschliffenem mittelkörnigem Reis und geschliffenem Langkornreis A nach bestimmten Drittländern (ABl. Nr. L 251 vom 27. 9. 1994, S. 9)	8. 12. 1994	Angebote abgelehnt
Verordnung (EG) Nr. 2307/94 der Kommission vom 26. September 1994 betreffend eine Ausschreibung zur Bestimmung der Erstattung bei der Ausfuhr von geschliffenem mittelkörnigem Reis und geschliffenem Langkornreis A nach bestimmten Drittländern (ABl. Nr. L 251 vom 27. 9. 1994, S. 11)	8. 12. 1994	285,00 ECU/t
		Höchstkürzung
Verordnung (EG) Nr. 2709/94 der Kommission vom 8. November 1994 zur Eröffnung einer Ausschreibung über die Kürzung der Abschöpfung bei der Einfuhr von Sorghum aus Drittländern nach Spanien (ABl. Nr. L 288 vom 9. 11. 1994, S. 1)	8. 12. 1994	Angebote abgelehnt
Verordnung (EG) Nr. 2710/94 der Kommission vom 8. November 1994 zur Eröffnung einer Ausschreibung über die Kürzung der Abschöpfung bei der Einfuhr von Mais aus Drittländern nach Spanien (ABl. Nr. L 288 vom 9. 11. 1994, S. 3)	—	Keine Angebote
Verordnung (EG) Nr. 2711/94 der Kommission vom 8. November 1994 zur Eröffnung einer Ausschreibung über die Kürzung der Abschöpfung bei der Einfuhr von Mais aus Drittländern nach Spanien (ABl. Nr. L 288 vom 9. 11. 1994, S. 4)	8. 12. 1994	52,97 ECU/t
Verordnung (EG) Nr. 2712/94 der Kommission vom 8. November 1994 zur Eröffnung einer Ausschreibung über die Kürzung der Abschöpfung bei der Einfuhr von Sorghum aus Drittländern nach Spanien (ABl. Nr. L 288 vom 9. 11. 1994, S. 5)	8. 12. 1994	Angebote abgelehnt

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß**(Sache Nr. IV/M.503 — British Steel/Svensk Stål/NSD)**

(94/C 350/03)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 7. November 1994 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluß zu erheben und ihn insofern für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates (*). Dritte, die ein hinreichendes Interesse darlegen, können bei der nachstehenden Adresse schriftlich ein Exemplar der Entscheidung anfordern:

Kommission der Europäischen Gemeinschaften,
Generaldirektion Wettbewerb (GD IV),
Task Force Fusionskontrolle,
Avenue de Cortenberg 150,
B-1049 Brüssel,
Fax-Nr.: (32-2) 296 43 01.

(*) ABl. Nr. L 395 vom 30. 12. 1989; Berichtigung: ABl. Nr. L 257 vom 21. 9. 1990, S. 13.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß**(Sache Nr. IV/M.519 — Ericsson/Raychem)**

(94/C 350/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 21. November 1994 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluß zu erheben und ihn insofern für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates (*). Dritte, die ein hinreichendes Interesse darlegen, können bei der nachstehenden Adresse schriftlich ein Exemplar der Entscheidung anfordern:

Kommission der Europäischen Gemeinschaften,
Generaldirektion Wettbewerb (GD IV),
Task Force Fusionskontrolle,
Avenue de Cortenberg 150,
B-1049 Brüssel,
Fax-Nr.: (32-2) 296 43 01.

(*) ABl. Nr. L 395 vom 30. 12. 1989; Berichtigung: ABl. Nr. L 257 vom 21. 9. 1990, S. 13.

**Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache Nr. IV/M.520 — Direct Line/Bankinter)**

(94/C 350/05)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Am 2. Dezember 1994 ist die Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach beabsichtigen Direct Line Group Limited — ein Unternehmen, das zur Royal Bank of Scotland plc gehört — und Bankinter S.A., im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der genannten Verordnung die gemeinsame Kontrolle bei Bankinter Aseguradora Directa S.A. durch Kauf von Aktien des neugegründeten Gemeinschaftsunternehmens zu erwerben.
2. Gegenstand des Zusammenschlußvorhabens ist das Nicht-Lebensversicherungsgeschäft.
3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, daß der angemeldete Zusammenschluß unter die Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 fällt. Ihre endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich allerdings vor.
4. Alle interessierten Unternehmen oder Personen können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens zehn Tage nach dem Datum dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Kommission durch Telefax (Fax-Nr. (32-2) 296 43 01) oder auf dem Postweg, unter Angabe des Aktenzeichens IV/M.520 — Direct Line/Bankinter, an folgende Anschrift übermittelt werden:

Kommission der Europäischen Gemeinschaften,
Generaldirektion Wettbewerb (GD IV),
Task Force Fusionskontrolle,
Avenue de Cortenberg 150,
B-1049 Brüssel.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 395 vom 30. 12. 1989; Berichtigung: ABl. Nr. L 257 vom 21. 9. 1990, S. 13.

Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstige Befähigungsnachweise auf dem Gebiet der Architektur, die von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden

(94/C 350/06)

(*Neue Fassung der Mitteilung 89/C 205/06 vom 10. August 1989* ⁽¹⁾)

Für Frankreich (Seite 6) wird am Ende des ersten Gedankenstrichs eingefügt:

„... einschließlich im Rahmen der beruflichen Fortbildung und der sozialen Förderung (DPLG dans le cadre de la formation professionnelle continue et de la promotion sociale);“.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 205 vom 10. 8. 1989, S. 5.

ANWENDUNG DER ARTIKEL 92 UND 93 DES EG-VERTRAGS SOWIE DES ARTIKELS 61 DES EWR-ABKOMMENS AUF STAATLICHE BEIHILFEN IM LUFTVERKEHR

(94/C 350/07)

(Text von Bedeutung für den EWR)

I. EINLEITUNG

I.1. Liberalisierung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft

1. Kennzeichnend für den gemeinschaftlichen Luftverkehr waren bislang ein hohes Maß an staatlichen Interventionen und eine Vielzahl bilateraler Abkommen. Obwohl ein begrenzter Wettbewerb zwischen Luftverkehrsunternehmen nicht ausgeschlossen war, traten die potentiell verzerrenden Auswirkungen staatlicher Beihilfen in der Vergangenheit hinter den wirtschaftlich wichtigeren Regeln betreffend die Tarifkontrolle, den Marktzugang und insbesondere die Kapazitätsaufteilung zurück, die in restriktiven bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten verankert waren.

Inzwischen hat der Rat allerdings sein Programm zur Liberalisierung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft abgeschlossen⁽¹⁾. Angesichts des härteren Wettbewerbs innerhalb der Gemeinschaft ist eine striktere Anwendung der Regeln für die staatlichen Beihilfen somit unerlässlich.

2. Die Liberalisierungs- und Wettbewerbsvorschriften, die jetzt in Kraft sind, haben das wirtschaftliche Umfeld des Luftverkehrs tiefgreifend verändert. Sie geben dem Wettbewerb neue Impulse, und sie haben die Ermessensfreiheit der nationalen Behörden bis zu einem gewissen Grad eingeschränkt und umgekehrt den Spielraum der Luftverkehrsgesellschaften erweitert, die nun aufgrund ihrer eigenen wirtschaftlichen und finanziellen Überlegungen über Tarife, neue Strecken und auf dem Markt anzubietende Kapazitäten entscheiden können.

⁽¹⁾ Mit dem sogenannten „ersten Paket“, vom Dezember 1987 wurden für den innergemeinschaftlichen Fluglinienverkehr zwischen den großen Flughäfen neue Regeln für die Tarife, die Kapazitätsaufteilung und den Marktzugang eingeführt. Gemäß dem „zweiten Paket“ vom Juli 1990 wurde dann der Zugang zu Flugdiensten der dritten und vierten Freiheit zwischen praktisch allen Flughäfen der Gemeinschaft gestattet; außerdem wurden die Rechte der fünften Freiheit deutlich erweitert. Ferner enthielt das Paket wichtige Vorschriften für die Kapazitätsaufteilung. Mit einer im Februar 1991 erlassenen Verordnung wurden auch die Luftfrachtdienste liberalisiert. Im Juli 1992 erließ der Rat schließlich das „dritte (und endgültige) Paket“ von Liberalisierungsmaßnahmen, wonach ab 1. Januar 1993 die sogenannten Freiheiten innerhalb der Gemeinschaft ungehindert wahrgenommen werden können; die noch bestehenden Beschränkungen im innerstaatlichen Luftverkehr sind bis zum 1. April 1997 aufzuheben. Ebenfalls aufgehoben wird die Kapazitätsaufteilung, und die Fluggesellschaften können ihre Tarife nach Belieben festsetzen. Um mit diesen Entwicklungen Schritt zu halten, sind die Wettbewerbsregeln auch im Luftverkehr durchgeführt und in den entsprechenden Verordnungen (EWG) Nr. 3975/87 und (EWG) Nr. 3976/87 so geändert worden, daß sie auch den Wettbewerb innerhalb eines Mitgliedstaats abdecken.

Alle diese Faktoren haben in Verbindung mit einem zunehmend aggressiven Wettbewerb auf außergemeinschaftlichen Märkten mehrere Luftverkehrsunternehmen veranlaßt, umfangreiche strukturelle Veränderungen vorzunehmen, die zum Teil mit staatlichen Interventionen verbunden sind.

In einigen Fällen besteht das Ergebnis in Zusammenschlüssen oder strategischen Vereinbarungen mit anderen Fluggesellschaften. In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, daß die Artikel 85 und 86 des EG-Vertrags und die Artikel 53 und 54 des EWR-Abkommens auf den Luftverkehrssektor gemäß den Ratsverordnungen (EWG) Nr. 3975/87 und (EWG) Nr. 3976/87 uneingeschränkt anwendbar sind. Im übrigen verfügt die Kommission seit 1990 mit der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 über ein Instrument zur Kontrolle solcher Unternehmenszusammenschlüsse.

In einem stärker wettbewerbsorientierten Umfeld können staatliche Beihilfen für Regierungen, die nach Maßnahmen zum Schutz der wirtschaftlichen Interessen ihrer „eigenen“ Fluggesellschaft Ausschau halten, eine erheblich größere strategische Bedeutung erlangen. Hierbei könnte es zu einem Subventionswettkampf kommen, der sowohl dem gemeinsamen Interesse als auch den grundlegenden Zielen des Liberalisierungsprozesses zuwiderliefe.

I.2. Der Bericht von 1992 über die staatlichen Beihilfeprogramme

3. Um über ein genaues Bild von der Lage zu verfügen, führte die Kommission 1991/1992 eine Bestandsaufnahme der zum damaligen Zeitpunkt bestehenden staatlichen Beihilfen durch⁽²⁾. Dieser Bericht wurde (auf englisch) im März 1992 veröffentlicht.

Aus dem Bericht ging hervor, daß es staatliche Interventionen bei mehreren Fluggesellschaften gab, und zwar häufig in Form von direkten Betriebsbeihilfen oder Beihilfen zur Verbesserung der finanziellen Struktur der Fluggesellschaft. Zutage kamen ferner mehrere potentielle staatliche Finanzhilfen in Form von Exklusivrechten.

⁽²⁾ Kommission der Europäischen Gemeinschaften, „Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament — Bewertung von Beihilfeprogrammen zugunsten von Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft“, SEK(92) 431 endg. (deutsch) vom 2. Juni 1992.

Nach Ansicht der Kommission wird dem Erfordernis der Transparenz nicht ausreichend entsprochen. Im Laufe der Untersuchung bemängelte die Kommission wiederholt die Unvollständigkeit der erteilten Auskünfte. Um zu einem abschließenden Urteil zu gelangen, mußte sie in einigen Fällen um ergänzende Angaben ersuchen.

I.3. Der Bericht des Ausschusses der Weisen von 1994

4. Im Sommer 1993 betraute die Kommission einen Ausschuß mit Luftverkehrsexperten („Ausschuß der Weisen“) damit, die Lage der Zivilluftfahrt in der Gemeinschaft zu analysieren und Empfehlungen für künftige politische Initiativen zu unterbreiten. Der Abschlußbericht wurde am 1. Februar 1994 veröffentlicht. Zum Thema staatliche Beihilfen heißt es darin:

„Empfehlungen:

- Im Interesse der Verbraucher und des Luftverkehrsgewerbes selbst sollten Finanzspritzen zugunsten von Luftverkehrsunternehmen (oder Flughafenabfertigungsdiensten) in welcher Form auch immer in der Regel nicht genehmigt werden, wenn sie mit normalen kommerziellen Gepflogenheiten unvereinbar sind.
- Die Europäische Kommission wird mit Nachdruck aufgefordert, die Vertragsbestimmungen betreffend die staatlichen Beihilfen strikt durchzusetzen und klare Leitlinien für die Bewertung von Anträgen auf ausnahmsweise Freistellung von staatlichen Beihilfen auszuarbeiten.
- Eine zeitlich eng befristete Genehmigung einer staatlichen Beihilfe kann jedoch in Betracht gezogen werden, wenn diese Beihilfe den Gemeinschaftsinteressen in einem Umstrukturierungsprozeß dient, der zu Wettbewerbsfähigkeit führt; eine Unterstützung des Übergangs eines Luftverkehrsunternehmens (oder Abfertigungsdienstes) zu kommerzieller Lebensfähigkeit kann im Interesse der Gemeinschaft liegen, wenn die Position der Wettbewerber gewahrt bleibt.

Zu den Genehmigungsvoraussetzungen sollten unter anderem gehören:

- a) eine eindeutige und echte „Das erste und letzte Mal“-Bestimmung;
- b) die Vorlage eines Umstrukturierungsplans, mit dem die wirtschaftliche und kommerzielle Lebensfähigkeit innerhalb eines bestimmten zeitlichen Rahmens herbeigeführt werden soll, was durch den Zugang zum Privatkapital-

markt nachzuweisen ist. Der Plan muß in der Privatwirtschaft erhebliches Interesse wecken und letztlich zu einer Privatisierung führen;

- c) die Kohärenz eines solchen Plans und seine Erfolgsaussichten sind von unabhängigen Experten zu bewerten, die die Europäische Kommission unter Vertrag nehmen und an ihrem Bewertungsverfahren beteiligen muß. Die Ergebnisse dieser Bewertung sollen zusammen mit einer eventuellen Kommissionsentscheidung veröffentlicht werden;
 - d) die Zusage seitens der betreffenden Regierung, sich weder finanziell noch auf andere Art und Weise in die kommerziellen Entscheidungen des betreffenden Unternehmens einzumischen;
 - e) eine Fluggesellschaft, der öffentliche Gelder zufließen, darf weder zusätzliche Kapazitäten erwerben noch ihre eigenen Kapazitäten in einem Maße erweitern, das der Gesamtentwicklung des Marktes nicht angemessen wäre. Stattdessen ist der Abbau von Kapazitäten anzustreben;
 - f) es muß glaubhaft nachgewiesen sein, daß die Wettbewerbsinteressen anderer Fluggesellschaften nicht geschädigt werden;
 - g) die Umsetzung eines solchen Umstrukturierungsplans muß von unabhängigen Experten sorgfältig überwacht werden.“
5. Im großen und ganzen begrüßt die Kommission die Bewertung des Ausschusses, die in vielen Punkten eine Bestätigung ihrer gegenwärtigen Politik darstellt. In einigen anderen Punkten ist die Kommission bereit, den Empfehlungen des Ausschusses, wie in den vorliegenden Leitlinien beschrieben, Folge zu leisten. So kann die Kommission beispielsweise in schwierigen Fällen entscheiden, ob es notwendig ist, Experten hinzuzuziehen; sie hat inzwischen eine Ausschreibung veröffentlicht, um eine Liste mit geeigneten Luftverkehrsfachleuten aufzustellen. In den einzelnen Artikeln dieser Leitlinien hat sich die Kommission so eng wie möglich an die Empfehlungen des Ausschusses angelehnt.

In Wahrnehmung der Zuständigkeiten, die ihr die Artikel 92 und 93 des Vertrages übertragen, wendet die Kommission bereits einige der vom Ausschuß empfohlenen Grundsätze an. So prüft sie beispielsweise immer die Auswirkungen einer Beihilfe auf die Wettbewerbssituation innerhalb der Gemeinschaft; sie teilt auch die Ansicht, daß staatliche Beihilfen nur dann annehmbar sind, wenn sie an ein umfassendes Umstrukturierungsprogramm gekoppelt sind. In ihren jüngsten Entscheidungen hat die Kommission Auflagen gemacht, mit denen die staatlichen Eingriffe in das Management der Fluggesellschaft be-

grenzt werden sollen⁽³⁾; außerdem hat sie untersagt, daß staatliche Beihilfen für den Kauf von Anteilen an anderen Gemeinschaftsunternehmen verwendet werden⁽⁴⁾. Anderen Vorstellungen des Ausschusses kann sich die Kommission hingegen nicht verschließen. Es ist der Kommission nicht möglich, den EG-Vertrag zu ändern oder außer acht zu lassen. Dies bedeutet insbesondere, daß die Forderung, die Beihilfe müsse die letzte sein, natürlich entsprechend dem Gemeinschaftsrecht auszulegen ist. Dies hindert einen Mitgliedstaat nicht daran, eine weitere Beihilfe zugunsten einer Gesellschaft anzumelden, die schon früher eine Beihilfe erhalten hat. Gemäß der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes hat die Kommission in einem solchen Fall alle sachdienlichen Informationen zu berücksichtigen⁽⁵⁾. Ein für ihre Beurteilung wichtiger Aspekt ist der Umstand, daß einer bestimmten Gesellschaft bereits eine Beihilfe gewährt worden ist (siehe Kapitel V). Weiteren Beihilfen wird die Kommission somit außer unter außergewöhnlichen, unvorhersehbaren und von der betreffenden Gesellschaft nicht zu verantwortenden Umständen nicht zustimmen. Da der Vertrag gemäß Artikel 222 die Eigentumsordnung unberührt läßt, kann die Kommission auch die spätere Privatisierung der Fluggesellschaft nicht zur Voraussetzung für die Genehmigung einer staatlichen Beihilfe machen. Sehr wohl wird sie bei ihrer Analyse aber berücksichtigen, ob privates Risikokapital beteiligt ist.

I.4. Zielsetzungen der Leitlinien

6. Als die Kommission 1984 im Zivilluftfahrt-Memorandum Nr. 2 ihr Liberalisierungsprogramm für den Luftverkehr skizzierte, stellte sie unter anderem Grundsätze und Leitlinien für die Bewertung staatlicher Beihilfen zugunsten von Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage der Artikel 92 und 93 des EWG-Vertrags auf (Anhang IV des Memorandums Nr. 2)⁽⁶⁾.

Die Beurteilung der staatlichen Beihilfen, von denen in dem Bericht aus dem Jahre 1992 die Rede ist (siehe Abschnitt I.2), beruhte auf den entsprechenden Bestimmungen des Vertrages und auf den Bewertungskriterien dieses Anhangs IV des Memorandums Nr. 2. Der Bericht sollte unter anderem dazu dienen, der Kommission aktuelle Daten zu liefern, die für die Überarbeitung der Leitlinien im Hinblick auf deren Anpassung an die neue Situation des europäischen Luftverkehrssektors geeignet sein könnten.

⁽³⁾ Entscheidung 91/555/EWG der Kommission vom 24. Juli 1991, Sache C 21/91, ex N 204/91, Sabena (1991), ABl. Nr. L 300 vom 31. 10. 1991, S. 48.

Entscheidung 94/118/EG der Kommission vom 21. Dezember 1993, Sache C 34/93, ex NN 557/93, Aer Lingus, ABl. Nr. L 54 vom 25. 2. 1994, S. 30.

⁽⁴⁾ Entscheidung der Kommission vom 22. Juli 1992, Sache N 294/92, Iberia.

Entscheidung in der Sache C 34/93, a. a. O.
Entscheidung in der Sache C 21/91, a. a. O.

⁽⁵⁾ EuGH, Rechtssache C-261/89 (Comsal), Italien/Kommission, Slg. 1991, I-4437, Randnummern 20f.

⁽⁶⁾ Kommission der Europäischen Gemeinschaften, „Zivilluftfahrt-Memorandum Nr. 2 — Fortschritte auf dem Weg zu einer gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik“, KOM(84) 72 endg. vom 15. 3. 1984.

7. Mit den nun präsentierten neuen Leitlinien soll vor allem zweierlei erreicht werden. Sie sollen
- die Vollendung des Binnenmarktes im Luftverkehr widerspiegeln und
 - die Transparenz in den verschiedenen Phasen des Bewertungsprozesses erhöhen, und zwar zum einen hinsichtlich der von den Mitgliedstaaten in der Anmeldung zu machenden Angaben und zum anderen hinsichtlich der Kriterien und der Verfahren, deren sich die Kommission bei der Bewertung bedient.
8. Nach Ansicht der Kommission ist ein stärker kaufmännisch orientiertes Management — unter angemessener Berücksichtigung der Beschäftigungsproblematik — die einzige Möglichkeit, um bessere finanzielle Resultate zu erzielen und die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrsgewerbes zu steigern, was das Fernziel der Gemeinschaft bleibt⁽⁷⁾. Staatliche Beihilfen sollten die Ausnahme und nicht die Regel sein, da Artikel 92 Absatz 1 sie im Prinzip verbietet. Der Kommission ist völlig klar, daß die Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft aus strukturellen und anderen Gründen zur Zeit eine schwierige Phase durchlaufen; sie wird diese Faktoren in Rechnung ziehen. Doch verlangt die gegenwärtige Krise ernsthafte Anstrengungen seitens der Unternehmen, die sich dem sich wandelnden Markt anpassen müssen. Die Kommission kann nicht mit Bestimmtheit sagen, wie die künftige „Luftverkehrslandschaft“ aussehen wird; sie möchte auch nicht bestimmen, was im wesentlichen dem Markt überlassen bleiben sollte. Die Kommission möchte den Luftverkehrsunternehmen des EWR gleiche Ausgangsbedingungen verschaffen, so daß sie sich effektiv am Wettbewerb beteiligen können. Nach dieser Aufzählung der übergeordneten Ziele sollen die vorliegenden Leitlinien konkret einen Beitrag dazu leisten, die Haltung der Kommission bezüglich der staatlichen Beihilfen zugunsten von Luftverkehrsunternehmen zu verdeutlichen.

II. ANWENDUNGSBEREICH DIESER LEITLINIEN

II.1. Staatliche Beihilfen zugunsten von Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft

9. Am 1. Januar 1994 ist das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (im folgenden das EWR-Abkommen genannt), das die EG- und die EFTA-Staaten miteinander geschlossen haben, in Kraft getreten. Es enthält Bestimmungen über staatliche Beihilfen (Artikel 61), die im wesentlichen mit Artikel 92 des Vertrages übereinstimmen. Gemäß Artikel 62 des EWR-Abkommens obliegt es der EFTA-Überwachungsbehörde, die einschlägigen Regeln in den teilnehmenden EFTA-Staaten anzuwenden, und der Kommission, dies in den EG-Mitgliedstaaten zu tun. Im folgenden wird der Europäische Wirtschaftsraum mit der Abkürzung EWR bezeichnet; europäische Fluggesellschaften bzw. europäische

⁽⁷⁾ Mitteilung der Kommission vom 1. Juni 1994 „Die Zivilluftfahrt in Europa auf dem Weg in die Zukunft“, KOM(94) 218 endg., Entscheidung 94/653/EG der Kommission vom 27. Juli 1994, Sache C 23/94, Air France, ABl. Nr. L 254 vom 30. 9. 1994.

Wettbewerber sind im Sinne dieser Mitteilung die in den EG- und den EFTA-Staaten niedergelassenen Fluggesellschaften.

10. Diese Leitlinien betreffen die Beihilfen, die von EG-Mitgliedstaaten zugunsten von Luftverkehrsunternehmen gewährt werden.

Darunter fallen auch die luftverkehrsrelevanten Aktivitäten, deren direkte oder indirekte Bezuschussung den Fluggesellschaften zugute kommen könnte: Fliegerschulen^(*), Duty-free-Shops, Flughafendienste, Konzessionen, Flughafengebühren u.a.; dies innerhalb der Grenzen, die in den nachfolgenden Kapiteln festgelegt werden.

Diese Mitteilung möchte sich allerdings nicht mit der Subventionierung der Luftfahrzeugherstellung befassen^(*). Sehr wohl anwendbar sind diese Leitlinien jedoch auf Beihilfen, die Fluggesellschaften gewährt werden, um ihnen den Kauf oder den Betrieb bestimmter Luftfahrzeuge zu erleichtern.

Ob und unter welchen Bedingungen ausschließliche Rechte unter Artikel 92 des Vertrages bzw. Artikel 61 des EWR-Abkommens fallen, wird eingehender in Kapitel VIII erörtert.

II.2. Beziehungen zu Drittländern

11. Die vorliegende Mitteilung bezieht sich auf staatliche Beihilfen, die von den Mitgliedstaaten im Luftverkehrssektor gewährt werden. Die Kommission ist sich natürlich darüber im klaren, daß staatliche Beihilfen dritter Länder für Fluggesellschaften aus Nicht-Gemeinschaftsländern die Wettbewerbsposition von Gemeinschaftsunternehmen auf den Strecken, auf denen beide miteinander im Wettbewerb stehen, schwächen können. Der Umstand, daß Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern staatliche Beihilfen erhalten können, darf jedoch nicht als Begründung dafür angeführt werden, die verbindlichen Vertragsbestimmungen bezüglich der staatlichen Beihilfen nicht anzuwenden. Diese Bestimmungen gelten, und zwar unabhängig davon, ob Drittländer Beihilfen gewähren oder nicht.

Im übrigen sind offensichtlich die in den meisten bilateralen Abkommen enthaltenen Bestimmungen für den Marktzugang und die Begrenzung des Wettbewerbs von wirtschaftlich sehr viel größerer Bedeutung, als eventuelle staatliche Beihilfen.

Die Kommission befaßt sich in dieser Mitteilung daher nicht mit staatlichen Beihilfen zugunsten von

(*) Entscheidung der Kommission zur Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 bezüglich des Erwerbs einer Pilotenschule durch die KLM, Sache C 31/93, ABl. Nr. C 293 vom 29. 10. 1993.

(*) In der jüngsten Vergangenheit sind Luftfahrzeughersteller dazu übergegangen, angesichts der Zurückhaltung seitens der Banken die Finanzierung eines erheblichen Anteils von Luftfahrzeuginvestitionen zu übernehmen. Diese Finanzierungsquelle hat sich insbesondere für einige Marktneulinge, die große Schwierigkeiten hatten, sich über die Banken Kapital zu beschaffen, als sehr wertvoll erwiesen. In den Fällen, in denen die Luftfahrzeughersteller staatliche Beihilfen erhalten hatten, könnte man deshalb folgern, daß diese Beihilfe mittelbar dem Luftverkehrsgewerbe zugute gekommen ist. Die möglichen Folgen von Herstellerbeihilfen für andere Wirtschaftszweige fallen jedoch nicht in den Anwendungsbereich dieser Leitlinien, sondern müssen bei der Prüfung dieser speziellen Beihilfen berücksichtigt werden.

Drittlandsunternehmen. Wenn Niedrigstarife durch staatliche Beihilfen dritter Länder möglich gemacht werden, sind solche Fälle von Dumping im Zuge der gemeinschaftlichen Luftverkehrs-Außenpolitik zu behandeln.

II.3. Staatliche Infrastrukturinvestitionen

12. Der Bau oder Ausbau von Infrastrukturanlagen (z. B. Flughäfen, Autobahnen und Brücken) ist eine allgemeine wirtschaftspolitische Maßnahme, die von der Kommission nicht gemäß den Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen kontrolliert werden kann⁽¹⁰⁾. Entscheidungen über die infrastrukturelle Entwicklung fallen insofern nicht in den Anwendungsbereich dieser Mitteilung, als sie der Erfüllung von Planungerfordernissen oder der Durchführung nationaler umwelt- und verkehrspolitischer Entscheidungen dienen.

Dieser allgemeine Grundsatz gilt lediglich für den Bau von Infrastrukturanlagen durch die Mitgliedstaaten; er präjudiziert nicht die Bewertung möglicher Beihilfelemente im Zusammenhang mit einer Vorzugsbehandlung bestimmter Unternehmen bei der Nutzung der Infrastruktur. Aktivitäten in Flughäfen, die direkt oder indirekt den Fluggesellschaften zugute kommen könnten, kann die Kommission daher durchaus bewerten.

II.4. Steuerliche Privilegien und soziale Beihilfen

13. In Artikel 92 des Vertrages werden die staatlichen Beihilfen nicht nach ihren Gründen oder Zielen unterschieden, sondern aufgrund ihrer Auswirkungen bewertet. Eine angebliche steuer- oder sozialpolitische Zielsetzung einer bestimmten Maßnahme schützt dieselbe folglich nicht vor der Anwendung des Artikels 92 des Vertrages⁽¹¹⁾ bzw. des Artikels 61 des EWR-Abkommens.

Die Verringerung oder Stundung von Steuerschulden oder Sozialabgaben stellt grundsätzlich keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 bzw. des Artikels 61 Absatz 1 dar; anders verhält es sich, wenn dem Unternehmen dadurch ein Wettbewerbsvorteil entsteht und ihm Kosten abgenommen werden, die es normalerweise mit seinen eigenen finanziellen Mitteln aufbringen müßte, und die Marktkräfte dadurch nicht ihre normale Wirkung entfalten können⁽¹²⁾.

Die Kommission hat eine positive Einstellung zu sozialen Beihilfen, da diese über die Interessen der betroffenen Firma hinausgehende wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen, strukturelle Veränderungen erleichtern sowie Härten mindern und oftmals nur die Unterschiede hinsichtlich der Verpflichtungen ausgleichen, die die nationalen Gesetze den Unternehmen auferlegen.

(10) Antwort der Kommission auf die schriftliche Anfrage Nr. 28 von Herrn Dehousse vom 10. April 1967, ABl. Nr. 118 vom 20. 6. 1967, S. 2311/67.

(11) EuGH 2. 7. 1974, Rechtssache 173/73, Italien/Kommission, Slg. 1974, S. 709, Randnummern 27 und 28, S. 718 f.

(12) EuGH 14. 2. 1990, Rechtssache C-301/87 (Boussac-Fall), Frankreich/Kommission, Slg. I-1990, S. 307, Randnummer 41, S. 362.

III. SUBVENTIONIERUNG DES FLUGSTRECKEN- BETRIEBS

III.1. Betriebsbeihilfen

14. Der von der Kommission in den Jahren 1991—1992 erstellte Bericht über staatliche Beihilfen im Luftverkehrssektor⁽¹³⁾ brachte zutage, daß die Betriebsverluste auf mehreren, meist Inlandsstrecken durch direkte Beihilfen ausgeglichen wurden.

Angesichts der Einführung der Anschlußkabotage ab dem 1. Januar 1993 und der völligen Kabotagefreiheit ab dem 1. April 1997⁽¹⁴⁾ hat der Rat seine Haltung bezüglich der Subventionierung von Inlandsstrecken verdeutlicht. Eine solche Subventionierung könnte der Umsetzung der oben definierten Kabotagegerechte abträglich sein. Direkte Beihilfen, die Betriebsverluste ausgleichen sollen, sind grundsätzlich nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar und können nicht von dem Beihilfeverbot ausgenommen werden. Die Kommission hat jedoch auch das Anliegen von Mitgliedstaaten zu berücksichtigen, die benachteiligte Gebiete durch Regionalflugdienste besser anbinden möchten.

Bezüglich der Regionalbeihilfen besteht die Hauptsorge der Kommission darin zu verhindern, daß die begünstigten Gesellschaften eine Quersubventionierung zwischen den bezuschußten Regionalstrecken und den anderen Strecken, auf denen sie mit Luftverkehrsunternehmen des EWR im Wettbewerb stehen, vornehmen können. Direkte Betriebsbeihilfen auf einzelnen Strecken können daher nach Ansicht der Kommission im Prinzip nur in den folgenden zwei Fällen genehmigt werden.

III.2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

15. Eine „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ im Luftverkehr wird in der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 wie folgt definiert: „Die Verpflichtung eines Luftfahrtunternehmens, auf Strecken, für die ihm ein Mitgliedstaat eine Genehmigung erteilt hat, alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, damit der Flugverkehr auf diesen Strecken in bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Preisgestaltung festen Standards genügt, die das Luftfahrtunternehmen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht einhalten würde“⁽¹⁵⁾.

In Artikel 4 der genannten Verordnung heißt es weiter, daß ein Mitgliedstaat im Linienflugverkehr zu einem Flughafen, der ein Rand- oder ein Entwicklungsgebiet seines Hoheitsgebiets bedient, oder auf einer wenig frequentierten Strecke zu einem Regionalflughafen seines Hoheitsgebiets — wobei die jeweilige Strecke für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets, in dem der Flughafen liegt, als unabdingbar gilt — gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen kann. Außerdem wird in dieser Verordnung das Verfahren beschrieben, das einzuhalten ist, wenn ein Mitgliedstaat solche gemeinschaftlichen Verpflichtungen auferlegen möchte.

16. Sofern auf einer Strecke noch kein Luftfahrtunternehmen den Linienflugverkehr entsprechend den für diese Strecke bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aufgenommen hat oder im Begriff ist aufzunehmen, kann ein Mitgliedstaat den Zugang zu dieser Strecke für die Dauer von bis zu drei Jahren einem einzigen Luftfahrtunternehmen vorbehalten; danach muß die Lage erneut geprüft werden⁽¹⁶⁾. Das Recht zur Durchführung solcher Dienste wird im Wege einer öffentlichen Ausschreibung, wie sie in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92⁽¹⁷⁾ beschrieben wird, allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft angeboten, die zur Durchführung solcher Verkehre berechtigt sind. Dies gilt nicht für Strecken, auf denen durch andere Verkehrsarten eine angemessene und ununterbrochene Bedienung mit einer Kapazität von mehr als 30 000 Sitzplätzen pro Jahr gewährleistet werden kann (Artikel 4 Absatz 2). Mit dieser Bestimmung soll gewährleistet werden, daß angemessene Verkehrsverbindungen zu bestimmten Regionen aufrechterhalten werden können, obwohl das Verkehrsaufkommen gering ist und falls andere Verkehrsträger diesen Dienst nicht erbringen können.

Ein Mitgliedstaat darf einem Luftfahrtunternehmen somit einen Ausgleich für die Übernahme von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zahlen (Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe h)). Die Höhe dieser Ausgleichsleistung richtet sich nach den mit dem Flugdienst verbundenen Kosten und Einnahmen (richtiger: dem Defizit). Diese Regelungen müssen transparent gestaltet und durchgeführt werden. Nach Auffassung der Kommission müßte das Unternehmen, dem der Zuschlag erteilt worden ist, über ein

⁽¹³⁾ SEK(92) 431 endg., a. a. O.

⁽¹⁴⁾ Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juni 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs, ABl. Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 8.

⁽¹⁵⁾ Ebd., Artikel 2 Buchstabe o).

⁽¹⁶⁾ Ebd., Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d).

⁽¹⁷⁾ Die Gemeinschaftsregeln für die im Zuge einer öffentlichen Ausschreibung vergebenen Verträge gelten nicht für die Erteilung — per Gesetz oder Vertrag — ausschließlicher Genehmigungen, auf die einzig und allein das Verfahren nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 (a. a. O.) Anwendung findet.

Buchführungssystem verfügen, das eine getrennte Ausweisung der betreffenden Kosten (einschließlich der Fixkosten) und Einnahmen ermöglicht.

17. Artikel 77 des Vertrages und Artikel 49 des EWR-Abkommens, nach denen Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem Vertrag bzw. dem Abkommen vereinbar sind, gelten nicht für den Luftverkehr. Gemäß Artikel 84 des Vertrages und Artikel 47 des EWR-Abkommens gelten sie nur für Beförderungen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr. Ausgleichsleistungen an Fluggesellschaften für Verluste, die ihnen bei der Erfüllung gemeinschaftlicher Verpflichtungen entstehen, müssen auf der Grundlage der allgemeinen Vertragsbestimmungen, die für den Luftverkehr gelten, geprüft werden⁽¹⁸⁾. Ob eine Erstattung zulässig ist, muß daher anhand der für staatliche Beihilfen geltenden Grundsätze, wie sie der Gerichtshof in seinen verschiedenen Urteilen ausgelegt hat, untersucht werden.

18. In diesem Zusammenhang ist es von Bedeutung, daß die Fluggesellschaft, die Zugang zu einer Strecke hat, auf der gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bestehen, nur entschädigt werden darf, wenn sie im Wege einer öffentlichen Ausschreibung den Zuschlag erhalten hat.

Dieses Ausschreibungsverfahren ermöglicht es dem jeweiligen Mitgliedstaat, das Angebot für die betreffende Strecke zu prüfen und seine Auswahl unter Berücksichtigung der Angemessenheit des Leistungsangebotes für die Benutzer wie auch der Höhe der Ausgleichsleistung zu treffen. In der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 hat der Rat einheitliche und nichtdiskriminierende Regeln für die Verteilung von Verkehrsrechten auf Strecken aufgestellt, auf denen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bestehen. Auch die Kriterien für die Berechnung der Höhe des Ausgleichs sind klar und deutlich festgelegt. Bei der Berechnung der Höhe des zu leistenden Ausgleichs gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe h), also anhand des auf der betreffenden Strecke eingeflogenen Defizits, ist eine Überentschädigung des Luftverkehrsunternehmens ausgeschlossen. Bei korrekter Anwendung des neuen Systems, wie es mit dem dritten Luftverkehrspaket eingeführt wurde, ist auch ausgeschlossen, daß die Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen Beihilfeelemente enthält. Der Ausgleich von Verlusten, die eine Fluggesellschaft, die aus einem ordnungsmäßigen Auswahlverfahren hervorgegangen ist, auf einer bestimmten Strecke eingeflogen hat (einschließlich einer angemessenen Kapitalverzinsung), ist eine neutrale geschäftliche Transaktion zwischen Staat und Flugge-

sellschaft und kann nicht als Beihilfe betrachtet werden. Wesentliches Kennzeichen einer Beihilfe ist ihr Nutzen für den Begünstigten⁽¹⁹⁾; eine Erstattung, die strikt auf die Verluste aus dem Betrieb einer bestimmten Strecke beschränkt ist, verschafft einer Gesellschaft, die auf der Grundlage objektiver Kriterien gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung ausgewählt worden ist, keinen zusätzlichen Gewinn.

Die Kommission ist zusammenfassend der Ansicht, daß Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen kein Beihilfeelement enthalten, wenn das Luftverkehrsunternehmen im Zuge eines Ausschreibungsverfahrens (bei Öffnung der Strecke für ein einziges Luftfahrtunternehmen) ordnungsgemäß ausgewählt worden ist, und wenn die maximale Ausgleichsleistung nicht höher als das im Angebot genannte Defizit ist; es gelten die betreffenden Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts und insbesondere die des dritten Pakets.

19. Im übrigen müssen die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe i) der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, daß gemäß diesem Artikel getroffene Entscheidungen wirksam und insbesondere so rasch wie möglich überprüft werden können, wenn es um einen Verstoß dieser Entscheidungen gegen Gemeinschaftsrecht oder einzelstaatliche Durchführungsvorschriften geht. Aus dieser Bestimmung sowie aus der allgemeinen Aufgabenverteilung zwischen Gemeinschaft und Mitgliedstaaten ist zu folgern, daß es in erster Linie Sache der mitgliedstaatlichen Behörden und insbesondere der nationalen Gerichte ist, im Einzelfall für die ordnungsgemäße Anwendung des Artikels 4 der Verordnung Sorge zu tragen. Dies trifft insbesondere bei einem Mitgliedstaat zu, der im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung ein Luftverkehrsunternehmen auswählt, das eine bestimmte Strecke bedienen soll, auf der die gemeinschaftliche Verpflichtung besteht. Hervorzuheben ist, daß die Kommission, wenn der Zugang zu einer Strecke in unvertretbarer Weise eingeschränkt ist, eine Untersuchung durchführen und eine Entscheidung treffen kann (Artikel 4 Absatz 3).

Diese letztgenannte Befugnis sowie die Rechte und Pflichten der nationalen Behörden aus Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe i) lassen indessen die ausschließlichen Rechte der Kommission unberührt, die ihr der Vertrag im Zusammenhang mit den Bestimmungen über die staatlichen Beihilfen zuerkennt (siehe auch Nummer 15); der Vertrag kann nicht durch abgeleitetes Gemeinschaftsrecht geändert werden. Wenn eindeutig erwiesen ist, daß ein Mitgliedstaat nicht das beste Angebot gewählt hat, kann die Kommission den Mitgliedstaat um Auskünfte ersuchen, um prüfen zu können, ob bei der Erteilung des Zuschlags Beihilfeelemente im Spiel waren. Beihilfeelemente liegen häufig dann vor, wenn der Mitglied-

⁽¹⁸⁾ EuGH 12. 10. 1978, Rechtssache 156/77, Kommission/Belgien, Slg. 1978, S. 1881.

⁽¹⁹⁾ EuGH, Rechtssache 173/73, a. a. O.

staat sich verpflichtet, dem ausgewählten Luftverkehrsunternehmen höhere Ausgleichsleistungen zu zahlen, als er dem Unternehmen mit dem besten (nicht notwendigerweise dem billigsten) Angebot gezahlt hätte.

20. Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe f) der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 ist die Ausgleichsleistung nur eines der Kriterien, das bei der Auswahl der Angebote zu berücksichtigen ist. Nach Ansicht der Kommission ist die Höhe der Ausgleichsleistung allerdings das Hauptkriterium, weil die anderen Kriterien (Angemessenheit, Preise, Standards usw.) ja im allgemeinen bereits in den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen selbst enthalten sind. Das heißt, daß das ausgewählte Luftverkehrsunternehmen nur in begründeten Ausnahmefällen nicht mit dem Unternehmen identisch ist, das die geringste finanzielle Entschädigung fordert.
21. Sollten bei der Kommission Beschwerden eingehen, daß ein Vergabeverfahren nicht ordnungsgemäß abgelaufen wäre, so würde die Kommission den betreffenden Mitgliedstaat umgehend um Auskünfte ersuchen. Wenn sie dann feststellt, daß der betreffende Mitgliedstaat sich nicht für das beste Angebot entschieden hat, wird sie höchstwahrscheinlich davon ausgehen, daß den ausgewählten Luftverkehrsunternehmen Beihilfe gemäß Artikel 92 des Vertrages bzw. Artikel 61 des EWR-Abkommens gewährt wurde. Hat der Mitgliedstaat die Beihilfe nicht gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages angemeldet und die Ausgleichszahlung bereits geleistet, so würde die Kommission die Beihilfe als unzulässigerweise gewährte Beihilfe betrachten und das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 eröffnen. In diesem Fall kann die Kommission die Zahlung der Beihilfe mittels einer einstweiligen Anordnung bis zum Abschluß des Verfahrens aussetzen⁽²⁰⁾. Im Zuge des Verfahrens kann die Kommission entweder selbst einen Gutachter unter Vertrag nehmen — oder die Mitgliedstaaten hierzu auffordern —, um die verschiedenen Angebote zu bewerten.
22. Gemäß Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 dürfen ausschließliche Genehmigungen, die durch Gesetz oder Vertrag erteilt wurden, auf Inlandstrecken bis zu ihrem Erlöschen, längstens jedoch drei Jahre, in Anspruch genommen werden. Eventuelle Erstattungen an Luftverkehrsunternehmen, denen solche ausschließlichen Genehmigungen erteilt worden sind, können durchaus Beihilfeelemente enthalten, weil die Unternehmen ja nicht im Wege eines offenen Ausschreibungsverfahrens (gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92) ausgewählt wurden. Die Kommission möchte betonen, daß solche Rückerstattungen angemeldet werden müssen, damit sie prüfen kann, ob Beihilfeelemente im Spiel sind.
23. Ausgleichsleistungen für Verluste von Luftverkehrsunternehmen, denen nicht gemäß Artikel 4 der Ver-

ordnung (EWG) Nr. 2408/92 der Zuschlag erteilt worden ist, werden auch weiterhin gemäß den allgemeinen Bestimmungen betreffend staatliche Beihilfen bewertet werden. Das gleiche gilt für Ausgleichsleistungen, deren Höhe nicht auf der Grundlage der in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe h) der Verordnung aufgeführten Kriterien berechnet worden ist.

Rückerstattungen für gewerbliche Flugdienste zu den griechischen Inseln und zu den Atlantikinseln (Azoren)⁽²¹⁾ sind zwar folglich — noch — vom Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 ausgenommen, fallen aber sehr wohl unter die Artikel 92 und 93 des Vertrages sowie den Artikel 61 des EWR-Abkommens. Bei der Bewertung dieser Ausgleichsleistungen wird die Kommission prüfen, ob aufgrund der Beihilfe eine erhebliche Verkehrsverlagerung stattfindet oder ob die Luftverkehrsunternehmen eine Quersubventionierung mit anderen innergemeinschaftlichen, regionalen oder Inlandstrecken vornehmen können, auf denen sie mit anderen Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft im Wettbewerb stehen. Hiervon ist nicht auszugehen, wenn sich die Höhe dieser Ausgleichsleistung nach den mit dem Flugdienst verbundenen Kosten und Einnahmen (d. h. Verlusten) richtet. Erneut möchte die Kommission an dieser Stelle unterstreichen, daß solche Ausgleichszahlungen angemeldet werden müssen.

III.3. Beihilfen sozialer Art

24. Gemäß Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe a) des Vertrages und Artikel 61 Absatz 2 Buchstabe a) des EWR-Abkommens sind Beihilfen sozialer Art an Einzelverbraucher mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, wenn sie ohne Diskriminierung nach der Herkunft der Waren gewährt werden. Von dieser Bestimmung ist zwar bislang nur selten Gebrauch gemacht worden, doch kann sie im Zusammenhang mit direkten Betriebsbeihilfen für Flugstrecken von einer gewissen Bedeutung sein, sofern die Beihilfe den Endverbrauchern tatsächlich von Nutzen ist.

Die Beihilfe muß sozialer Art sein, das heißt, sie darf grundsätzlich nur bestimmten Fluggastkategorien zugute kommen (z. B. Kindern, Behinderten, sozial Schwachen). Führt der Flugdienst jedoch in eine benachteiligte Region, gemeint sind hauptsächlich Inseln, so könnte die Beihilfe allen Einwohnern dieser Region zugute kommen.

Die Beihilfe muß ohne Diskriminierung nach der Herkunft der Dienstleistungen, das heißt unabhängig davon, welches Luftverkehrsunternehmen des EWR den Flugdienst durchführt, gewährt werden. Dies bedeutet zugleich, daß es für Luftverkehrsunternehmen des EWR auf der betreffenden Strecke keine Zutrittsschranken geben darf.

⁽²⁰⁾ EuGH, Rechtssache C-301/87, Frankreich/Kommission, Slg. I-1990, S. 307, und Rechtssache C-142/87, Belgien/Kommission, Slg. I-1990, S. 959.

⁽²¹⁾ Entscheidung der Kommission zur Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 bezüglich der Ausgleichszahlungen für Verluste der TAP auf den Strecken zu den Atlantikinseln, Sache C 7/93, ABl. Nr. C 178 vom 30. 6. 1993.

IV. UNTERSCHIEDUNG ZWISCHEN DER ROLLE DES STAATES ALS EIGENTÜMER EINES UNTERNEHMENS UND ALS GEBER STAATLICHER BEIHILFEN ZUGUNSTEN DIESES UNTERNEHMENS

25. Sowohl das Prinzip der Neutralität gegenüber der Eigentumsordnung⁽²²⁾ als auch das Prinzip der Gleichbehandlung öffentlicher und privater Unternehmen⁽²³⁾ sind im Vertrag verankert.

Die Bewertung durch die Kommission umfaßt zwei Stufen. Um festzustellen, ob eine Beihilfe vorliegt, beurteilt die Kommission in der ersten Stufe unter Zugrundelegung des Prinzips des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalanlegers (siehe Abschnitt IV.1) die Umstände der finanziellen Transaktion, da es sich dabei durchaus um eine normale geschäftliche Transaktion handeln kann. Gelangt die Kommission zu dem Schluß, daß die Maßnahme Beihilfeelemente enthält, so wird sie in der zweiten Stufe bestimmen, ob die Beihilfe unter die Ausnahmeregelungen in Artikel 92 Absatz 3 des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 des EWR-Abkommens fällt und somit mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist (siehe Kapitel V).

Ihre Schlußfolgerungen hat die Kommission zu begründen. Sie wird die Tragfähigkeit und Koheränz der finanziellen Transaktion prüfen und ermitteln, ob die Transaktion kommerziell sinnvoll ist.

26. Es ist nicht Aufgabe der Kommission, den Nachweis zu erbringen, daß das vom Staat finanzierte Programm mit einer über alle vernünftigen Zweifel hinausgehenden Wahrscheinlichkeit erfolgreich sein wird, bevor sie eine Transaktion als normale geschäftliche Transaktion einstuft. Die Kommission kann dem Anleger die Entscheidung nicht abnehmen, sondern sie muß mit angemessener Bestimmtheit feststellen, daß das vom Staat finanzierte Programm für einen nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten handelnden Kapitalanleger akzeptabel wäre. Wenn die Transaktion Merkmale aufweist, die vermuten lassen, daß ein privater Kapitalgeber unter ähnlichen Umständen nicht bereit wäre, das Risiko einzugehen, sind derartige Transaktionen als staatliche Beihilfen anzusehen.

Bei der Prüfung der Frage, ob öffentliche Gelder an öffentliche Unternehmen eine Beihilfe darstellen,

⁽²²⁾ Artikel 222 des EG-Vertrags: „Dieser Vertrag läßt die Eigentumsordnung in den verschiedenen Mitgliedstaaten unberührt.“

⁽²³⁾ EuGH 21. 3. 1991, Rechtssache 305/89 (der sogenannte Alfa-Romeo-Fall), Italien/Kommission, Slg. I-1991, S. 1603, Randnummer 24, S. 1641; EuGH 21. 3. 1991, Rechtssache 303/88 (der sogenannte ENI-Lanerossi-Fall), Italien/Kommission, Slg. I-1991, S. 1433, Randnummer 20, S. 1476; „Beteiligungen der öffentlichen Hand am Kapital von Unternehmen — Standpunkt der Kommission“, 17. September 1984, Bull. EG 9-1984, Punkt 1.

wird die Kommission für jede der in dieser Mitteilung behandelten Interventionsformen die nachstehend erläuterten Faktoren berücksichtigen. Diese Faktoren sollen den Mitgliedstaaten als Anhaltspunkt dafür dienen, wie die Haltung der Kommission in einzelnen Fällen aussehen dürfte. „Die Beachtung des Prinzips der Neutralität erfordert es, den Unterschied in den Bedingungen, zu denen die Mittel [dem Luftverkehrsunternehmen] vom Staat bereitgestellt wurden, und den Bedingungen, zu denen ein privater Kapitalgeber, der unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen handelt, bereit wäre, einem privaten Unternehmen Mittel zu überlassen, als Beihilfe zu bewerten“⁽²⁴⁾.

Wird die Beihilfe dazu verwendet, Teilverluste abzuschreiben, so sind eventuelle Steueranrechnungen in Verbindung mit diesen Verlusten dem Beihilfebetrug hinzuzurechnen. Würden diese Steueranrechnungen nämlich einbehalten, um sie mit künftigen Gewinnen zu verrechnen, verkauft oder an Dritte übertragen, so erhielte das Unternehmen die Beihilfe zweimal.

IV.1. Kapitalzufuhren

27. Nicht um staatliche Beihilfen handelt es sich „bei einer Erhöhung der Beteiligung der öffentlichen Hand an Unternehmen, sofern die Bereitstellung von Kapital der Zahl der Anteile der öffentlichen Hand entspricht und gleichzeitig mit der Bereitstellung von Mitteln durch private Anteilseigner erfolgt. Der Anteil des privaten Kapitalgebers muß von realer wirtschaftlicher Bedeutung sein“⁽²⁵⁾.
28. Das Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalanlegers wird normalerweise als erfüllt gelten, wenn die Struktur und die künftigen Aussichten des Unternehmens so sind, daß innerhalb einer angemessenen Frist eine — gemessen an einem vergleichbaren Privatunternehmen — normale Rendite (in Form von Dividenden oder Kapitalzuwachs) zu erwarten ist.

Die Kommission wird mithin die frühere, die aktuelle und die künftige kommerzielle und finanzielle Lage des Unternehmens analysieren.

Bei ihrer Bewertung wird sich die Kommission normalerweise nicht auf die kurzfristigen Gewinnerwartungen eines Unternehmens beschränken. Das Verhalten eines privaten Anlegers, mit dem die Intervention des öffentlichen Kapitalanlegers verglichen

⁽²⁴⁾ Siehe Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten über die Anwendung der Artikel 92 und 93 des EWG-Vertrags und des Artikels 5 der Richtlinie 80/723/EWG auf öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie, ABl. Nr. C 307 vom 13. 11. 1993, S. 3; Nr. 11, S. 6.

⁽²⁵⁾ „Beteiligungen der öffentlichen Hand am Kapital von Unternehmen“, a. a. O., Abschnitt 3.2.

werden muß, ist nicht notwendigerweise gleich dem Verhalten eines normalen Investors, der seine Anlage unter mehr oder weniger kurzfristigen Gewinnerwartungen tätigt. Vergleichsmaßstab muß vielmehr ein Privatunternehmen sein, das eine Strukturpolitik verfolgt und sich von längerfristigen Rentabilitätsaussichten in seinem Tätigkeitsbereich leiten läßt⁽²⁶⁾.

Eine Holdinggesellschaft wird einer Tochtergesellschaft möglicherweise das Kapital zuführen, das zur Sicherstellung ihres Fortbestandes erforderlich ist, wenn letztere sich in vorübergehenden Schwierigkeiten befindet, aber ihre Rentabilität — gegebenenfalls nach einer Umstrukturierung — wieder zurückgewinnen kann. Solche Entscheidungen können nicht nur mit der Wahrscheinlichkeit eines mittelbaren materiellen Gewinns begründet werden, sondern auch mit anderen Erwägungen, etwa dem Bemühen um Imagepflege des Konzerns oder um Neuorientierung seiner Tätigkeit⁽²⁷⁾.

Dennoch muß auch der Staat, ebenso wie jeder andere, marktwirtschaftlich handelnde Anleger, in angemessener Zeit mit einer normalen Rendite rechnen können. Wenn diese Rendite weder kurzfristig noch langfristig anfällt bzw. zu erwarten ist, kann angenommen werden, daß das Unternehmen eine Beihilfe erhält und der Staat auf den Gewinn verzichtet, den ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalanleger von einer vergleichbaren Investition erwarten würde.

Ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalanleger würde normalerweise Kapital bereitstellen, wenn der Gegenwartswert⁽²⁸⁾ des erwarteten zukünftigen Cash-flow aus dem Finanzierungsvorhaben (das dem Investor über Dividendenausschüttungen und/oder Kapitalzuwächse unter Berücksichtigung der Risikoprämie erwächst) den eingesetzten Investitionsbetrag übersteigt.

29. Um festzustellen, ob eine solche normale Rendite innerhalb eines angemessenen zeitlichen Rahmens zu erwarten ist, wird die Kommission die Finanzplanung der Fluggesellschaft daraufhin prüfen müssen, ob sie realistisch ist. Hierzu kann sie die Lage des Unternehmens unter folgenden Aspekten analysieren:

a) Ertragslage

In Frage kommen verschiedene Indikatoren:

- das Verhältnis Schulden/Eigenkapital (der Verschuldungsgrad des Unternehmens) und der Cash-flow sind wichtige Indikatoren für die Kreditwürdigkeit eines bestimmten Unternehmens, da sie Aufschluß darüber geben, inwieweit ein Unternehmen Investitionen und den laufenden Betrieb aus eigenen Mitteln finanzieren kann⁽²⁹⁾;
- die Betriebs- und Nettoergebnisse können über einen längeren Zeitraum hinweg analysiert werden. Hierdurch lassen sich Rentabilitätskennziffern und Entwicklungstendenzen ermitteln;
- künftige Kapitalwerte und künftige Dividendenausschüttungen.

b) Wirtschaftliche und technische Effizienz

Geprüft werden können unter anderem folgende Indikatoren:

- Betriebskosten und Arbeitsproduktivität;
- auch das Alter der Flotte kann ein wichtiges Bewertungselement sein. Eine Fluggesellschaft, deren Flotte älter ist als der europäische Durchschnitt, wird sicherlich schon allein dadurch gehandicapt sein, daß sie hohe Investitionen für die Erneuerung der Flotte aufbringen muß. Diese Situation ist meist gepaart mit in der Vergangenheit nicht oder schlecht getätigten Investitionen und würde gemäß dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalanlegers als negativer Faktor gelten.

c) Kommerzielle Strategie für verschiedene Märkte

Bewertet und prognostiziert werden können: die Trends auf den verschiedenen Märkten, auf denen das Unternehmen mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht (Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft); der Marktanteil des Unternehmens während eines angemessenen langen Zeitraums; das Marktpotential des Unternehmens.

Die Kommission ist sich der Problematik bewußt, die mit einem solchen Vergleich zwischen Unternehmen, die in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassen sind, insbesondere aufgrund der unterschiedlichen Rechnungslegungspraktiken oder -vorschriften oder auch aufgrund der unterschiedlichen Struktur oder Organisation dieser Unternehmen (z. B. Anteil der Luftfracht) verbunden ist. Sie wird dies bei der

⁽²⁶⁾ EuGH, Rechtssache 305/89, a. a. O., Randnummer 20; EuGH, Rechtssache 303/88, a. a. O., Randnummer 22; SEK(92) 431 endg., a. a. O., Anhang II, Abschnitt 4, S. 51.

⁽²⁷⁾ EuGH, Rechtssache 303/88, a. a. O., Randnummer 21.

⁽²⁸⁾ Zukünftiger Cash-flow, diskontiert zu den Kreditgrenzkosten oder Kapitalkosten des Unternehmens.

⁽²⁹⁾ EuGH, Rechtssache 301/87, a. a. O., Randnummer 40, S. 361.

Festlegung des geeigneten Maßstabs für den Vergleich zwischen den Unternehmen, die Finanzmittel erhalten, berücksichtigen.

30. Darüber hinaus wird die Kommission das allgemeine wirtschaftliche Umfeld des Luftverkehrsgewerbes berücksichtigen.

Nach einer kurzen Krise können sich die Betriebsergebnisse eines Unternehmens drastisch verschlechtern. In normalen Zeiten mit makroökonomischer Stabilität ist im Luftverkehr indessen, ebenso wie in vielen anderen Dienstleistungsbereichen, stets ein erhebliches Wachstum zu verzeichnen gewesen. Trotz kurzfristiger Probleme kann ein Unternehmen mit einer alles in allem gesunden Struktur daher trotz eines allgemeinen wirtschaftlichen Abschwungs gute Zukunftsaussichten haben.

31. Bei der Bewertung unrentabler Unternehmen spielen für die Kommission Sanierungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen eine zentrale Rolle. Diese Maßnahmen müssen ein kohärentes Umstrukturierungsprogramm bilden. Sehr gerne sieht es die Kommission, wenn Umstrukturierungspläne nach einer Studie von externen und unabhängigen Finanzberatern erstellt werden. Entsprechend den Empfehlungen des Ausschusses der Weisen (siehe Abschnitt I.3) kann auch die Kommission bei Bedarf einen unabhängigen Sachverständigen hinzuziehen, um die Tragfähigkeit eines Planes zu bewerten.

IV.2. Darlehensfinanzierung

32. Die Kommission wird das Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalanlegers auch dazu verwenden, um zu beurteilen, ob ein Darlehen zu den banküblichen Bedingungen gewährt worden ist und ob eine Geschäftsbank ein solches Darlehen gewährt hätte. Im Zusammenhang mit den Bedingungen für die Vergabe solcher Darlehen wird die Kommission insbesondere den Zinssatz und die verlangte Sicherheitsleistung berücksichtigen. Hierbei wird die Kommission prüfen, ob die gestellte Sicherheit ausreicht, um bei Zahlungsverzug das Darlehen in voller Höhe zurückzahlen; sie wird außerdem die finanzielle Lage des Unternehmens zum Zeitpunkt der Darlehensgewährung untersuchen.

Das Beihilfeelement entspricht dem Unterschiedsbetrag zwischen dem von der Fluggesellschaft unter normalen Marktbedingungen zu zahlenden Zinssatz und dem tatsächlich gezahlten Satz. Im Extremfall, das heißt im Fall der Gewährung eines unverbürgten Darlehens an ein Unternehmen, dem unter normalen Umständen keine Mittel bereitgestellt würden, entspricht das Darlehen einem Zuschuß, und würde von der Kommission auch als solcher eingestuft werden.

IV.3. Bürgschaften

33. Hinsichtlich der Bürgschaften spiegeln die Leitlinien in vollem Umfang die allgemeine Haltung der Kommission wider. Die Kommission hat allen Mitgliedstaaten ihre Haltung gegenüber Darlehensbürgschaften im Jahr 1989 dargelegt⁽³⁰⁾. Diesem Schreiben zufolge fallen sämtliche Bürgschaften, die entweder vom Staat unmittelbar oder durch bevollmächtigte Finanzeinrichtungen gewährt werden, unter Artikel 92 Absatz 1 des EG-Vertrags. Vorhandene oder potentielle Verfälschungen des Wettbewerbs durch Bürgschaftsgewährung lassen sich nur aufdecken, wenn die Bewertung zum Zeitpunkt ihrer Erteilung erfolgt. Die Kommission wird nur solchen Bürgschaften zustimmen, deren Inanspruchnahme an bestimmte vertragliche Vorgaben geknüpft ist, die bis zu einem Vergleichs-/Konkursverfahren des begünstigten Unternehmens reichen können. Mit der Bewertung der Beihilfeelemente von Bürgschaften muß die Untersuchung der Finanzlage des Kreditnehmers einhergehen (siehe Abschnitt IV.1). Das Beihilfeelement solcher Bürgschaften entspräche dem Unterschiedsbetrag zwischen dem vom Kreditnehmer auf dem freien Markt zu zahlenden Zinssatz und dem aufgrund der Bürgschaft tatsächlich gezahlten Satz abzüglich der für die Bürgschaften gezahlten Prämien. Wenn angesichts der angeschlagenen finanziellen Situation eines Luftverkehrsunternehmens kein Finanzinstitut bereit wäre, ein Darlehen ohne eine staatliche Bürgschaft zu gewähren, gilt der gesamte Darlehensbetrag als Beihilfe⁽³¹⁾.
34. Öffentliche Unternehmen, deren rechtlicher Status einen Konkurs ausschließt, sind bei allen Darlehensaufnahmen praktisch im Besitz einer Dauerbeihilfe, in dem Fall gleichbedeutend mit einer Bürgschaft, wenn sie aufgrund ihres Status Darlehen zu günstigeren als den sonst üblichen Bedingungen aufnehmen können⁽³²⁾.

Ist mit der Beteiligung der öffentlichen Hand an einem in Schwierigkeiten befindlichen Unternehmen nach innerstaatlichem Recht eine unbegrenzte Haftung statt der üblichen, beschränkten Haftung verbunden, so ist dies nichts anderes als eine unbefristete Bürgschaft, die das Unternehmen künstlich über Wasser hält. Ein solcher Sachverhalt ist folglich als Beihilfe einzustufen⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Schreiben vom 5. April 1989, ergänzt durch ein Schreiben vom 12. Oktober 1989.

⁽³¹⁾ Entscheidung der Kommission vom 7. Oktober 1994, Sache C 14/94, Olympic Airways, ABl. Nr. L 273 vom 25. 10. 1994, S. 22.

⁽³²⁾ Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten über die Anwendung der Artikel 92 und 93 des EWG-Vertrags und des Artikels 5 der Richtlinie 80/723/EWG der Kommission auf öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie, a. a. O., Abschnitt 38.1.

⁽³³⁾ Ebd., Abschnitt 38.2.

V. AUSNAHMEN GEMÄSS ARTIKEL 92 ABSATZ 3 BUCHSTABEN a) UND c) DES VERTRAGES UND ARTIKEL 61 ABSATZ 3 BUCHSTABEN a) UND c) DES EWR-ABKOMMENS

35. Wie bereits in Abschnitt II.1 dargelegt, wird die Kommission, wenn sie das Vorhandensein von Beihilfelementen feststellt, ermitteln, ob eine der in Artikel 92 Absatz 3 des Vertrages vorgesehenen Ausnahmeregelungen anwendbar sein könnte, um die Beihilfe von dem Verbot auszunehmen.

V.1. Regionale Beihilfen auf der Grundlage des Artikels 92 Absatz 3 Buchstaben a) und c) des Vertrages und des Artikels 61 Absatz 3 Buchstaben a) und c) des EWR-Abkommens

36. Ihre Haltung zur Bewertung von Regionalbeihilfen hat die Kommission im wesentlichen in einer Mitteilung von 1988 dargelegt, die auch für den Luftverkehr gilt⁽³⁴⁾. Diese Mitteilung bezieht sich auf den Normalfall der Gewährung einer Regionalbeihilfe zugunsten von Unternehmen, die in einer benachteiligten Region niedergelassen sind. Gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a) und c) des Vertrages und gemäß Artikel 61 Absatz 3 Buchstaben a) und c) des EWR-Abkommens können Investitionsbeihilfen zugunsten von Unternehmen, die in bestimmten benachteiligten Gebieten investieren (und dort z. B. einen Hangar bauen), in den Genuß einer Ausnahmeregelung kommen. Buchstabe c) kann nicht geltend gemacht werden, um Betriebsbeihilfen vom Beihilfeverbot freizustellen; hingegen können mit Hilfe von Buchstabe a) Ausnahmen für Unternehmen gewährt werden, die sich in den entsprechenden Gebieten niedergelassen oder die dort investiert haben, um außergewöhnliche Schwierigkeiten abzufedern. Grundsätzlich kann jedoch Buchstabe a) nicht geltend gemacht werden, um Betriebsbeihilfen im Verkehrsreich bereitzustellen; (in Ausnahmefällen, z. B. bei Ausgleichsleistungen für die Übernahme gemeinschaftlicher Verpflichtungen auf den Strecken zu den portugiesischen Inseln, auf die das dritte Luftverkehrspaket vorläufig nicht anwendbar ist, kann die Kommission von diesen Bestimmungen Gebrauch machen, um regionale Betriebsbeihilfen vom Beihilfeverbot auszunehmen; andere Formen der Betriebsbeihilfe werden in Kapitel III behandelt.)

Die Einstufung einer Region als regionalbeihilfefähig erfolgt nach den Verfahren und Grundsätzen, die die Kommission klar und deutlich festgelegt hat. Die Mitteilung von 1988 enthält die Liste der Regionen, die die Kommission aufgrund ihres Pro-Kopf-Einkommens und der Arbeitslosenquote als beihilfefähig

eingestuft hat. Entsprechend dieser Einstufung beträgt die Beihilfeintensität zwischen 0 und 75 % des Nettosubventionsäquivalents einer Erstinvestition.

V.2. Freistellung bestimmter Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c)

37. Wenn die Kommission bei der Prüfung von Kapitalerhöhungsprogrammen gemäß dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalanlegers zu dem Schluß gelangt, daß eine Beihilfe im Spiel ist, wird sie insbesondere untersuchen, ob die Beihilfe gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten kann.

Dort heißt es, daß Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können. Aufgrund dieser Bestimmungen kann die Kommission nämlich bestimmte Umstrukturierungsbeihilfen für zulässig erklären, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft⁽³⁵⁾. Gestützt auf diese letztgenannte Bestimmung muß die Kommission unter Berücksichtigung der Lage im Luftverkehrsgewerbe entscheiden, welche Bedingungen normalerweise zu erfüllen sind, damit eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden kann⁽³⁶⁾.

38. In Übereinstimmung mit den Empfehlungen des Ausschusses der Weisen (siehe Abschnitt I.3) wird die Kommission ihre Politik fortsetzen und in Ausnahmefällen staatliche Beihilfen zulassen, die in Verbindung mit einem Umstrukturierungsprogramm gewährt werden, und zwar insbesondere, wenn diese Beihilfe zumindest teilweise sozialen Zwecken dient, das heißt die Anpassung der Arbeitnehmerschaft an ein höheres Produktivitätsniveau erleichtert (z. B. Regelungen zur vorzeitigen Pensionierung). Die Zustimmung der Kommission ist jedoch an eine Reihe von Bedingungen geknüpft:

(1) Die Beihilfe muß Bestandteil eines umfassenden, von der Kommission zu genehmigenden Umstrukturierungsprogramms⁽³⁷⁾ zur Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit der Fluggesell-

⁽³⁴⁾ Mitteilung der Kommission über die Methode zur Anwendung von Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a) und c) auf Regionalbeihilfen, ABl. Nr. C 212 vom 12. 8. 1988; geändert durch die Mitteilung vom 4. Juli 1990, ABl. Nr. C 163 vom 4. 7. 1990, S. 6.

⁽³⁵⁾ EuGH 17. 11. 1980, Rechtssache 730/79, Philip Morris Holland/Kommission, Slg. 1980, S. 2671, Randnummern 22—26, S. 2691 f.; EuGH 14. 11. 1984, Rechtssache 323/82, Intermills/Kommission, Slg. 1984, S. 3809, Randnummer 39, S. 3932; Rechtssache 301/87, a. a. O., Randnummer 50, S. 364.

⁽³⁶⁾ Achter Bericht über die Wettbewerbspolitik, Ziffer 176.

⁽³⁷⁾ EuGH 13. 3. 1985, verbundene Rechtssache 296 und 318/82, Slg. 1985, S. 817, Randnummer 26, S. 825; Rechtssache 305/89, a. a. O., Randnummer 22, S. 1641; Rechtssache 303/88, a. a. O., Randnummer 21, S. 1476; Rechtssache 323/82, a. a. O., Randnummer 39, S. 3832; Entscheidung der Kommission in der Sache C 21/91, a. a. O.

schaft sein, so daß davon ausgegangen werden kann, daß sie innerhalb eines angemessenen Zeitraums und im Normalfall ohne weitere Beihilfen lebensfähig ist. Die Beihilfe muß mithin zeitlich befristet sein.

Bei der Bewertung eines Umstrukturierungsprogramms wird die Kommission folgenden Aspekten besondere Aufmerksamkeit widmen: Marktanalysen und prognostizierte Entwicklungen in den verschiedenen Marktsegmenten, geplante Kostensenkung, Aufgabe unrentabler Strecken, Effizienz- und Produktivitätssteigerungen, voraussichtliche finanzielle Entwicklung des Unternehmens, voraussichtliche Renditen, Gewinne, Dividenden usw.

- (2) Das Programm muß in dem Sinne selbsttragend sein, daß während seiner Laufzeit keine weiteren Beihilfen nötig sein werden und daß angesichts der Zielsetzung des Programms, nämlich Herbeiführung der Rentabilität, in Zukunft auch keine Beihilfe geplant ist oder erforderlich sein dürfte. Im allgemeinen wird die Kommission von der betreffenden Regierung eine schriftliche Zusicherung verlangen, daß die betreffende Beihilfe die letzte Kapitalzufuhr aus öffentlichen Mitteln in dieser oder einer sonstigen Form sein wird; es gilt Gemeinschaftsrecht⁽³⁸⁾. Mithin dürften Umstrukturierungsbeihilfen im Normalfall nur einmal gewährt werden.

Die Kommission ist verpflichtet, Beihilfen auch in Zukunft zu bewerten und auf ihre Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt hin zu prüfen. Wie bereits erwähnt, hat die Kommission bei der Bewertung eines zweiten Antrags auf staatliche Beihilfe alle sachdienlichen Informationen zu berücksichtigen, insbesondere den Umstand, daß einer bestimmten Gesellschaft bereits eine Beihilfe gewährt worden ist. Weiteren Beihilfen wird die Kommission somit außer unter außergewöhnlichen, unvorhersehbaren und von der betreffenden Gesellschaft nicht zu verantwortenden Umständen nicht zustimmen.⁽³⁹⁾ Die endgültige Vollendung des gemeinsamen Luftverkehrsmarktes im Jahr 1997 wird zu einer erheblichen Verschärfung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes führen. Die Kommission wird Umstrukturierungsbeihilfen dann nur noch in ganz seltenen Ausnahmefällen und unter strengsten Auflagen genehmigen können.

⁽³⁸⁾ Siehe z. B. Entscheidung der Kommission in der Sache C 23/94, a. a. O.

⁽³⁹⁾ EuGH, Rechtssache C-261/89, a. a. O.

- (3) Wenn die Wiederherstellung der finanziellen Lebensfähigkeit und/oder die Marktsituation dies verlangen, muß das Programm die Verringerungen von Kapazitäten umfassen⁽⁴⁰⁾.
- (4) Beihilfen im Luftverkehr beeinträchtigen die Bedingungen des Handels zwischen Mitgliedstaaten. Damit sie dies nicht in einem unannehmbaren Maße tun, dürfen die Schwierigkeiten der begünstigten Fluggesellschaft nicht auf konkurrierende Unternehmen abgewälzt werden. Ein Programm, das mit staatlichen Beihilfemitteln finanziert werden soll, kann deshalb nur dann als nicht dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufend (Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c)) betrachtet werden, wenn es keine „expansiven“ Merkmale aufweist; das heißt, Ziel des Programms darf keine Ausweitung der Kapazität und des Angebots der betreffenden Fluggesellschaft auf Kosten ihrer unmittelbaren europäischen Wettbewerber sein. Das Programm darf mithin keinesfalls dazu führen, daß auf den betreffenden Märkten mehr Flugzeuge zum Einsatz kommen oder mehr Kapazitäten (Sitzplätze) angeboten werden, als es die Zuwächse auf diesen Märkten rechtfertigen. Bei den in diesem Zusammenhang zu betrachtenden geographischen Märkten kann es sich um den EWR als Ganzes oder um einzelne regionale, durch den Wettbewerb besonders gekennzeichnete Märkte handeln⁽⁴¹⁾.
- (5) Der Staat darf sich außer aus Gründen, die mit seinen Rechten als Eigentümer zusammenhängen, nicht in die Führung des Unternehmens einmischen, und er muß es dem Unternehmen ermöglichen, nach kaufmännischen Grundsätzen geführt zu werden. Die Kommission kann im Einzelfall verlangen, daß sich die Unternehmensordnung auf privates Handelsrecht stützt⁽⁴²⁾.
- (6) Die Beihilfe darf nur für die Zwecke des Umstrukturierungsprogramms eingesetzt werden und im Verhältnis zu dessen Erfordernissen nicht disproportioniert sein. Das Unternehmen darf während der Umstrukturierung keine Anteile an anderen Luftverkehrsunternehmen erwerben⁽⁴³⁾.
- (7) Die Modalitäten einer Beihilfe, die mit einzelnen Bestimmungen des Vertrages (außer den Artikeln 92 und 93) kollidieren, können so untrenn-

⁽⁴⁰⁾ EuGH, Rechtssache 305/89, a. a. O., Randnummer 22, S. 1641; Rechtssache 323/82, a. a. O., Randnummer 36, S. 3832; verbundene Rechtssachen 296 und 318/82, a. a. O., Randnummer 26, S. 825.

⁽⁴¹⁾ Entscheidung der Kommission in der Sache C 34/93, a. a. O.

⁽⁴²⁾ Entscheidung der Kommission in der Sache C 21/91, a. a. O.

⁽⁴³⁾ Entscheidung 94/653/EG der Kommission, a. a. O.

bar mit dem Gegenstand der Beihilfe verbunden sein, daß eine gesonderte Betrachtung nicht möglich ist⁽⁴⁴⁾. Die Beihilfe darf weder für wettbewerbswidrige Verhaltensweisen oder Zwecke (z. B. Verstoß gegen Vertragsregeln) verwendet werden, noch die Durchführung der gemeinschaftlichen Liberalisierungsvorschriften im Luftverkehr behindern. Eine restriktive Anwendung der mit dem dritten Luftverkehrspaket gewährten Rechte könnte erhebliche Wettbewerbsverzerrungen auslösen oder neue schaffen, wodurch sich die wettbewerbswidrigen Auswirkungen der staatlichen Beihilfe noch verstärken würden.

(8) Beihilfen müssen so gestaltet sein, daß sie transparent sind und kontrolliert werden können.

39. Wie bereits erwähnt (siehe Abschnitt I.3), kann sich die Kommission der Empfehlung des Ausschusses der Weisen, daß die Umstrukturierung zur Privatisierung führen müsse, nicht anschließen. Dies liefe Artikel 222 des EG-Vertrags zuwider, wonach die Eigentumsordnung unberührt bleibt. Allerdings wird die Beteiligung von privatem haftendem Kapital berücksichtigt werden (siehe auch Kapitel VI).

40. Die Kommission wird überprüfen, wie das mit Hilfe der staatlichen Beihilfe finanzierte Umstrukturierungsprogramm verwirklicht wird. Insbesondere wird sie prüfen, ob die Verpflichtungen und Bedingungen, an die sie ihre Zustimmung geknüpft hat, erfüllt werden. Dies ist von besonderer Bedeutung, wenn die Beihilfe in Raten gezahlt wird. Die Kommission wird im allgemeinen verlangen, daß in regelmäßigen Zeitabständen und in jedem Fall so rechtzeitig, daß sie noch vor den nächsten Zahlungen hierzu Stellung nehmen kann, ein Statusbericht vorgelegt wird. Für diese Überprüfung kann die Kommission die Unterstützung externer Berater beantragen.

41. Seit der Schaffung des gemeinsamen Luftverkehrsmarktes am 1. Januar 1993 können sich staatliche Beihilfen auf den Wettbewerb im Luftverkehrssektor des EWR noch verzerrender auswirken, als dies in der Vergangenheit der Fall war. Durch die Anwendung der vorstehend aufgeführten Kriterien ist die Kommission bestrebt, diese verzerrenden Wirkungen soweit wie möglich einzudämmen, wobei sie jedoch zugleich einräumt, daß insbesondere staatseigene Luftverkehrsunternehmen möglicherweise eines staatlich finanzierten Umstrukturierungsprogramms bedürfen, um wettbewerbsfähig zu werden. Die Umstrukturierungsbeihilfen müssen indes schrittweise

abgebaut werden, um im Luftverkehr einheitlichere Voraussetzungen für den Wettbewerb zu schaffen. Die endgültige Vollendung des gemeinsamen Luftverkehrsmarktes im Jahr 1997 wird zu einer erheblichen Verschärfung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes führen. Die Kommission wird Umstrukturierungsbeihilfen dann nur noch in ganz seltenen Ausnahmefällen und unter strengsten Auflagen genehmigen können.

42. Bezüglich der Rettungsbeihilfen orientieren sich die vorliegenden Leitlinien an der allgemeinen Politik der Kommissionen⁽⁴⁵⁾. Rettungsbeihilfen für Fluggesellschaften können zur Aufstellung eines umfassenden Umstrukturierungsprogramms gerechtfertigt sein, sofern ein solches Programm den in den vorliegenden Leitlinien aufgestellten Kriterien genügt.

VI. PRIVATISIERUNGEN GEMÄSS DEN ARTIKELN 92 UND 93 DES VERTRAGES UND GEMÄSS ARTIKEL 61 DES EWR-ABKOMMENS

43. Da gemäß dem EG-Vertrag öffentliche oder private Unternehmen gleich behandelt werden, ist es den Mitgliedstaaten unbenommen, ihre Anteile an öffentlichen Unternehmen zu veräußern. Die Kommission schaltet sich nur dann eventuell ein, wenn bei diesem Verkauf Beihilfeelemente im Spiel sind.

Nach einer Reihe von Entscheidungen auf den Gebieten staatliche Beihilfe und Privatisierung hat die Kommission bestimmte Grundsätze aufgestellt, um festzustellen, ob beim Verkauf von staatlichen Anteilen Beihilfe gezahlt wird.

1. Eine Beihilfe liegt nicht vor, und eine vorherige Anmeldung ist demnach auch nicht erforderlich, wenn bei einer Privatisierung die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

— Der Verkauf erfolgt im Wege einer unbeschränkten öffentlichen Ausschreibung auf der Grundlage transparenter und nichtdiskriminierender Bedingungen;

— das Unternehmen wird dem Meistbietenden zugeschlagen;

⁽⁴⁴⁾ EuGH, Rechtssache C-225/91, Matra/Kommission, Slg. I-1993, S. 3203, Randnummer 41.

⁽⁴⁵⁾ Leitlinien der Gemeinschaft zu staatlichen Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (Vermerk an die Mitgliedstaaten) vom 27. Juli 1994, noch nicht veröffentlicht.

- die potentiellen Bieter haben genügend Zeit, ihr Angebot vorzubereiten und alle erforderlichen Auskünfte einzuholen, um eine gründliche Bewertung vornehmen zu können.
2. Folgende Verkäufe hingegen unterliegen der Anmeldepflicht nach Artikel 93 Absatz 3 des EG-Vertrages, weil angenommen wird, daß sie Beihilfeelemente enthalten:
- alle Verkäufe im Wege von beschränkten Verfahren oder in Form von Direktverkäufen;
 - alle Verkäufe, denen Schuldentreibungen durch den Staat, öffentliche Unternehmen oder andere öffentliche Einrichtungen vorausgehen;
 - alle Verkäufe, denen eine Schuldumwandlung oder eine Sanierung mittels Kapitalumschichtung vorausgeht;
 - alle Verkäufe, die unter Bedingungen stattfinden, die bei einer Transaktion zwischen marktwirtschaftlich handelnden Kapitalanlegern unannehmbar wären.

Unternehmen, die unter den in Abschnitt 2 beschriebenen Bedingungen verkauft werden, müssen von einem unabhängigen Sachverständigen geschätzt werden, der den Buchwert (going-concern-value) des Unternehmens unter normalen Bedingungen und auf Wunsch der Kommission gegebenenfalls auch den Liquidationswert ermittelt. Um die tatsächliche Höhe der Beihilfe ermitteln zu können, muß die Kommission einen Bericht erhalten, in dem der Verkaufswert bzw. die Verkaufswerte und der Verkaufserlös angegeben sein müssen.

In jedem Fall muß der Verkauf von Anteilen an Unternehmen, die privatisiert werden sollen, auf der Grundlage eines nichtdiskriminierenden Verfahrens und unter Wahrung der Niederlassungsfreiheit natürlicher und juristischer Personen sowie der Freiheit des Kapitalverkehrs erfolgen.

Die Kommission kann eine Beihilfe, die sich aus einer Privatisierung ergibt, gemäß den in Artikel 92 Absatz 3 des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 des EWR-Abkommens enthaltenen Kriterien als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ansehen⁽⁴⁶⁾.

VII. ERTEILUNG AUSSCHLIESSLICHER RECHTE FÜR LUFTVERKEHRSNEBENLEISTUNGEN

44. Der Besitz ausschließlicher Rechte für Aktivitäten im Umfeld der eigentlichen Beförderung per Flugzeug können für den Inhaber solcher Rechte mit erheblichen finanziellen Vorteilen verbunden sein. Der Staat oder der Flughafenbetreiber kann einer Fluggesellschaft ein solches ausschließliches Recht zu einem Preis gewähren, der unter dem Marktwert der Konzession liegt. Bezahlt der Konzessionsinhaber für die ausschließlichen Rechte nichts oder weniger, als der Verleiher der Konzession unter marktüblichen Bedingungen verlangen würde, so ist ein Beihilfeelement im Spiel.
45. Wenn die Erteilung ausschließlicher Rechte mit Beihilfen verbunden sind, dann ist dies meist im Zusammenhang mit Duty-free-Shops der Fall. In ihrer Bestandsaufnahme staatlicher Beihilfen zugunsten von Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft⁽⁴⁷⁾ hat die Kommission festgestellt, daß in zahlreichen Fällen die Mitgliedstaaten ihren nationalen Luftverkehrsunternehmen Konzessionen für Duty-free-Shops erteilt haben, und zwar meist durch einen willkürlichen Beschluß und ohne dabei ein transparentes Ausschreibungsverfahren zu beachten. Für diesen Bereich der Luftverkehrsnebenleistungen gibt es zur Zeit keine gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften, mit denen die Verfahren für die Verleihung von Konzessionen harmonisiert würden oder der Bereich für den Wettbewerb geöffnet würde. Der Inhaber eines ausschließlichen Rechts kann somit Monopolgewinne machen.

Die Kommission ist der Ansicht, daß im allgemeinen keine Beihilfe im Spiel ist, wenn der Konzessionsinhaber unter Bedingungen ausgewählt wird, die für einen normalen, marktwirtschaftlich handelnden Konzessionsverleiher annehmbar wären. Unter bestimmten Umständen könnte die Kommission allerdings Verständnis dafür haben, daß ein Mitgliedstaat den Zuschlag nicht dem Höchstbietenden erteilt; dies ist zum Beispiel der Fall, wenn der Höchstbietende unzuverlässig oder seine Zahlungsfähigkeit fraglich ist.

Diese Fälle sind zum Teil sehr kompliziert, weswegen es durchaus hilfreich sein könnte, über ein unabhängiges Gutachten zu verfügen. Bei Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 kann die Kommission daher den betreffenden Mitgliedstaat auffordern, einen unabhängigen Gutachter zu bestellen oder dies selber tun.

⁽⁴⁶⁾ Entscheidung 92/329/EWG der Kommission vom 25. Juli 1990 in der Sache IOR-Finalp, ABl. Nr. L 183 vom 3. 7. 1992, Abschnitt VII, S. 33 f.

⁽⁴⁷⁾ SEK(92) 431 endg., a. a. O., S. 12, 33, 35 und 36.

46. Die Kommission ist dabei, einheitliche Gemeinschaftsregeln für die Bereiche Bodenabfertigungsdienste und Flughafengebühren zu entwickeln. Bei einer Mißachtung oder einem Verstoß gegen die Wettbewerbsregeln in diesen Bereichen wird nach den einschlägigen Vertragsbestimmungen, insbesondere den Artikeln 85 bis 90 geprüft.

VIII. TRANSPARENZ DER FINANZIELLEN TRANSAKTIONEN

VIII.1. Unzureichende Transparenz

47. Der Kommissionsbericht von 1991—1992 über die Beihilfeprogramme zugunsten von Luftverkehrsunternehmen⁽⁴⁹⁾ zeigt deutlich, daß im Zusammenhang mit den Regeln für staatliche Beihilfen mehr Transparenz und auch sorgfältigere Prüfungen erforderlich sind:

- In vielen Fällen sind nur Kapitalzuführungen und nicht die übrigen Formen der Bereitstellung öffentlicher Gelder oder andere Beihilfeprogramme angemeldet und daraufhin gemäß den Regeln über staatliche Beihilfen geprüft worden.
- Mehrere Bürgschaftsregelungen verschiedener Art wurden nicht oder nicht mit der von der Kommission gewünschten Genauigkeit angemeldet. Die Kommission mußte insbesondere hinsichtlich der Bedingungen und Modalitäten dieser Bürgschaften um zusätzliche Auskünfte ersuchen sowie Aufstellungen mit den Transaktionen anfordern, bei denen bereits in den vergangenen Jahren Bürgschaften erteilt worden waren.
- In mehreren Fällen wurde ferner festgestellt, daß die Mitgliedstaaten für die Übernahme gemeinschaftlicher Verpflichtungen Ausgleichsleistungen verschiedenster Art leisten, indem sie beispielsweise Tarifsenkungen aus dem Staatshaushalt finanzieren, Betriebsverluste der entsprechenden Unternehmen ausgleichen und Flughäfen in abgelegenen Gebieten Zuschüsse zahlen. Häufig konnte die Kommission die Situation wegen unzulänglicher Informationen jedoch nicht abschließend bewerten; sie mußte folglich ergänzende Informationen anfordern, z. B. eine genaue Aufschlüsselung der subventionierten Strecken mit Angaben zum Verkehrsaufkommen und zu den Wettbewerbern.

VIII.2. Die Transparenz-Richtlinien 80/723/EWG und 85/413/EWG

48. Zum Schutz der Grundsätze der Nichtdiskriminierung und der Gleichbehandlung erließ die Kommission im Jahr 1980 auf der Grundlage von Artikel 90 Absatz 3 des Vertrages eine Richtlinie über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen⁽⁴⁹⁾, die 1985 geändert wurde⁽⁵⁰⁾, um unter anderem den bis dahin ausgeklammerten Verkehrsreich einzubeziehen.

Die Richtlinie verlangt von den Mitgliedstaaten, die Bereitstellung öffentlicher Mittel für öffentliche Unternehmen und die tatsächliche Verwendung dieser öffentlichen Mitteln in allen Fällen transparent zu gestalten.

Obwohl nun grundsätzlich für alle finanziellen Beziehungen zwischen der öffentlichen Hand und den öffentlichen Unternehmen Transparenz zu gewährleisten ist, werden folgende ganz ausdrücklich genannt:

- Ausgleich von Betriebsverlusten,
- Kapitaleinlagen oder Kapitalausstattungen,
- nicht rückzahlbare Zuschüsse oder Darlehen zu Vorzugsbedingungen,
- Gewährung von finanziellen Vergünstigungen durch Verzicht auf Gewinne oder Nichteinziehung von Schuldforderungen,
- Verzicht auf eine normale Verzinsung der eingesetzten öffentlichen Mittel,
- Ausgleich von durch die öffentliche Hand auferlegten finanziellen Belastungen.

In den Geltungsbereich der Richtlinie fallen gemäß ihrem Artikel 1 nicht nur die durch die öffentliche Hand unmittelbar bereitgestellten öffentlichen

⁽⁴⁹⁾ SEK(92) 431 endg., a. a. O.

⁽⁴⁹⁾ Richtlinie 80/723/EWG, ABl. Nr. L 195 vom 29. 7. 1980, S. 35.

⁽⁵⁰⁾ Richtlinie 85/413/EWG, ABl. Nr. L 229 vom 28. 8. 1985, S. 20.

Mittel, sondern auch die durch die öffentliche Hand über öffentliche Unternehmen oder Finanzinstitute bereitgestellten Mittel.

49. Durch Artikel 5 der Richtlinie sind die Mitgliedstaaten darüber hinaus unter anderem verpflichtet, die zur Gewährleistung der Transparenz erforderlichen Angaben zu machen, sofern die Kommission dies für notwendig hält. Die Kommission wird entsprechende Schritte unternehmen. Sie kann außerdem prüfen, inwieweit es zweckmäßig ist, den Geltungsbereich der Richtlinie 93/84/EWG⁽⁵¹⁾ auf den Luftverkehr auszuweiten.

IX. BESCHLEUNIGTE GENEHMIGUNGSVERFAHREN FÜR BEIHILFEN VON BEGRENZTEM UMFANG

50. Im Interesse einer Vereinfachung der Verwaltungsverfahren hat die Kommission beschlossen, mit der vorliegenden Mitteilung das folgende beschleunigte Verfahren für geringfügige Beihilfen im Luftverkehr vorzustellen⁽⁵²⁾.

Die Kommission wird bei neuen Beihilferegulungen oder Änderungen bestehender Beihilferegulungen, die gemäß Artikel 92 Absatz 3 des EG-Vertrags angemeldet worden sind, ein beschleunigtes Genehmigungsverfahren anwenden, wenn

- die Beihilfe zugunsten eines bestimmten Begünstigten über einen Dreijahreszeitraum hinweg nicht mehr als 1 Million ECU beträgt;

⁽⁵¹⁾ Richtlinie 93/84/EWG der Kommission vom 30. September 1993 zur Änderung der Richtlinie 80/723/EWG (a. a. O.), ABl. Nr. L 254 vom 12. 10. 1993, S. 16.

⁽⁵²⁾ Am 2. Juli 1992 nahm die Kommission eine Mitteilung über das beschleunigte Genehmigungsverfahren für Beihilferegulungen für KMU an (ABl. Nr. C 213 vom 19. 8. 1992, S. 10), die jedoch nicht für Beihilfen im Verkehr gilt.

- die Beihilfe an ganz bestimmte Investitionsziele geknüpft ist. Betriebsbeihilfen sind ausgeschlossen.

Die Kommission möchte dieses beschleunigte Genehmigungsverfahren nicht auf kleine und mittelgroße Unternehmen beschränken⁽⁵³⁾. Auch verhältnismäßig kleine Luftverkehrsunternehmen erfüllen nicht die für KMU konzipierten Kriterien.

Die Höchstgrenze von 1 Million ECU trägt der Kapitalintensität des Luftverkehrsgewerbes Rechnung. Der Preis eines einzigen Flugzeugs liegt beispielsweise schon weit über der Schwelle von 1 Million ECU. Zweck dieses Verfahrens ist es, die Genehmigung geringfügiger Beihilfen zu beschleunigen, die hauptsächlich für regionale Strecken gewährt werden, auf denen keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bestehen.

Die Kommission wird über vollständige Anmeldungen binnen 20 Arbeitstagen entscheiden.

X. ANWENDUNG UND BERICHTE

51. Die Kommission wird sich an diese Leitlinien ab dem Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* halten.

Sie wird in regelmäßigen Abständen Berichte über die Anwendung der Regeln für staatliche Beihilfen sowie Übersichten über bestehende Beihilfen veröffentlichen. Der nächste Bericht soll 1995 vorgelegt werden. Die Kommission wird außerdem entscheiden, wann der geeignete Zeitpunkt für eine Überarbeitung der vorliegenden Leitlinien gekommen ist.

⁽⁵³⁾ Vgl. die in der vorangehenden Fußnote erwähnte Mitteilung.

Bekanntmachung für die Marktbeteiligten des Bananensektors

(94/C 350/08)

1. Die Verordnung (EWG) Nr. 404/93 des Rates vom 13. Februar 1993 über die gemeinsame Marktorganisation für Bananen⁽¹⁾, geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3518/93 der Kommission⁽²⁾, und die Verordnung (EWG) Nr. 1442/93 der Kommission vom 10. Juni 1993 mit Durchführungsbestimmungen zu der Einfuhrregelung für Bananen⁽³⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2444/94⁽⁴⁾, sind auf Österreich, Finnland und Schweden ab dem Datum ihres Beitritts zur Europäischen Union, d. h. ab 1. Januar 1995 anwendbar.
2. Es müssen deshalb die Marktbeteiligten aufgelistet werden, die während der drei Bezugsjahre 1991, 1992 und 1993 in den neuen Mitgliedstaaten Bananen mit Ursprung in anderen Drittländern als den AKP-Staaten, in den AKP-Staaten sowie in der Gemeinschaft vermarktet haben. Außerdem müssen die von ihnen in denselben Jahren vermarkteten Mengen festgestellt werden.

Ohne die Veröffentlichung von Übergangsbestimmungen abzuwarten, die wegen des Beitritts der neuen Mitgliedstaaten zur Union gegebenenfalls notwendig werden könnten, sollen die genannten Marktbeteiligten mit Sitz in der Union in ihrer Zusammensetzung am 31. Dezember 1994 sich an die nachstehend angeführten zuständigen Behörden des Mitgliedstaates ihrer Wahl wenden.

Unter der Zuständigkeit der von den neuen Mitgliedstaaten bestimmten Behörden ist im Fall der dort ansässigen Marktbeteiligten ebenso zu verfahren.

3. Die Marktbeteiligten mit Sitz in der Union

- a) übermitteln den zuständigen Behörden nach Möglichkeit vor dem 16. Dezember 1994

- einen Antrag auf Eintragung in die Liste bzw. Listen, die für die in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1442/93 genannten Marktbeteiligten der Gruppen A bzw. B angelegt werden;
- die von ihnen in den neuen Mitgliedstaaten vermarkteten Bananenmengen (Eigengewicht), aufgeteilt nach
 - i) den in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1442/93 genannten Eigenschaften,
 - ii) den in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a) derselben Verordnung genannten Ursprüngen;

- b) halten den Mitgliedstaaten zur Durchführung der notwendigen Kontrollen alle Unterlagen zur Verfügung, mit denen sich die Vermarktung der gemäß Buchstabe a) mitgeteilten Bananenmengen und die Ausübung der angegebenen Funktionen nachweisen läßt. Die für diesen Zweck geeigneten Unterlagen sind in Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 1442/93 bezeichnet. Die Marktbeteiligten müssen gegebenenfalls den Namen der Verkäufer und der Käufer nennen können, die im Fall derselben Mengen die jeweils anderen Funktionen ausgeübt haben.

(¹) ABl. Nr. L 47 vom 25. 2. 1993, S. 1.

(²) ABl. Nr. L 320 vom 22. 12. 1993, S. 15.

(³) ABl. Nr. L 142 vom 12. 6. 1993, S. 6.

(⁴) ABl. Nr. L 261 vom 11. 10. 1994, S. 3.

4. Diese Bekanntmachung greift den Übergangsbestimmungen nicht vor, welche die Kommission gegebenenfalls zur Erleichterung der Anwendung der die Zollkontingente betreffenden Regelung in den neuen Mitgliedstaaten erläßt. Insbesondere die Annahme der gemäß Absatz 3 Buchstabe a) zu übermittelnden Informationen dürfen nicht als Anerkennung der betreffenden Angaben und eines Anspruchs auf Einfuhr im Rahmen der betreffenden Einfuhrregelung verstanden werden.
5. Für die Erstellung der Liste der Marktbeteiligten sowie die Feststellung der vermarkteten Mengen sind folgende Behörden zuständig:

BELGIEN

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

DÄNEMARK

EF-Direktoratet
Nyropsgade 26
DK-1780 København K

DEUTSCHLAND

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

GRIECHENLAND

Ministère de l'agriculture
DG de la production végétale
Direction „Dentrokipeftikis“
2, rue Acharnon
GR-10176 Athènes

FRANKREICH

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

LUXEMBURG

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

NIEDERLANDE

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

VEREINIGTES KÖNIGREICH

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