

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	<i>I Mededelingen</i>	
	Commissie	
94/C 350/01	Ecu	1
94/C 350/02	Mededeling van de besluiten genomen in het kader van diverse inschrijvingsprocedures in de landbouwsector (granen)	2
94/C 350/03	Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie (Zaak nr. IV/M.503 — British Steel/Svensk Stål/NSD) ⁽¹⁾	3
94/C 350/04	Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie (Zaak nr. IV/M.519 — Ericsson/Raychem) ⁽¹⁾	3
94/C 350/05	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak nr. IV/M.520 — Direct Line/Bankinter) ⁽¹⁾	4
94/C 350/06	Diploma's, certificaten en andere titels op het gebied van de architectuur die onderling door de Lid-Staten worden erkend	4
94/C 350/07	Toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag en van artikel 61 van de EER-Overeenkomst op Steunmaatregelen van de Staten in de luchtvaartsector ⁽¹⁾ ...	5
94/C 350/08	Mededeling aan de marktdeelnemers in de sector bananen	21

I

(Mededelingen)

COMMISSIE

ECU ⁽¹⁾

9 december 1994

(94/C 350/01)

Bedrag in nationale valuta voor één eenheid:

Belgische en Luxemburgse frank	39,3831	US-dollar	1,21188
Deense kroon	7,49488	Canadese dollar	1,67749
Duitse mark	1,91538	Yen	121,491
Griekse drachme	295,481	Zwitserse frank	1,62453
Peseta	160,320	Noorse kroon	8,33593
Franse frank	6,57325	Zweedse kroon	9,11711
Iers pond	0,791459	Finse mark	5,91883
Lire	1977,94	Oostenrijkse schilling	13,4822
Gulden	2,14503	IJslandse kroon	83,6683
Escudo	195,852	Australische dollar	1,56533
Pond sterling	0,777096	Nieuwzeelandse dollar	1,90998
		Zuidafrikaanse rand	4,31981

De Commissie heeft een telexdienst met automatisch antwoordmechanisme in gebruik genomen die elke gebruiker, op diens aanvraag per telex, de omwisselingskoers in de voornaamste valuta geeft.

Deze dienst functioneert elke dag van 15.30 uur tot de volgende dag 13.00 uur.

De gebruiker dient als volgt te handelen:

- telex nr. 23789 te Brussel kiezen;
- zijn eigen telexadres geven;
- de code „cccc” vormen die het automatisch antwoordmechanisme in werking stelt en hem de omwisselingskoersen van de ecu per telex geeft;
- de mededeling niet onderbreken vóór het einde van de boodschap dat aangegeven wordt door het teken „ffff”.

Noot: De Commissie heeft ook een telexapparaat met automatische beantwoorder (nr. 21791) en een telekopieerapparaat met automatische beantwoorder (nr. 296 10 97) die dagelijkse gegevens betreffende de berekening van de landbouwomrekeningskoersen verstrekken.

(¹) Verordening (EEG) nr. 3180/78 van de Raad van 18 december 1978 (PB nr. L 379 van 30. 12. 1978, blz. 1), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1971/89 (PB nr. L 189 van 4. 7. 1989, blz. 1).

Besluit 80/1184/EEG van de Raad van 18 december 1980 (Overeenkomst van Lomé) (PB nr. L 349 van 23. 12. 1980, blz. 34).

Beschikking nr. 3334/80/EGKS van de Commissie van 19 december 1980 (PB nr. L 349 van 23. 12. 1980, blz. 27).

Financieel Reglement van 16 december 1980 voor de toepassing van de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen (PB nr. L 345 van 20. 12. 1980, blz. 23).

Verordening (EEG) nr. 3308/80 van de Raad van 16 december 1980 (PB nr. L 345 van 20. 12. 1980, blz. 1).

Beschikking van de Raad van Gouverneurs van de Europese Investeringsbank van 13 mei 1981 (PB nr. L 311 van 30. 10. 1981, blz. 1).

Mededeling van de besluiten genomen in het kader van diverse inschrijvingsprocedures in de landbouwsector (granen)

(94/C 350/02)

(Zie de mededeling in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L 360 van 21 december 1982, bladzijde 43)

Permanente openbare inschrijving	Wekelijkse inschrijving	
	Datum van het besluit van de Commissie	Maximumrestitutie
Verordening (EG) nr. 1166/94 van de Commissie van 24 mei 1994 inzake een openbare inschrijving voor de restitutie bij uitvoer van zachte tarwe naar alle derde landen (PB nr. L 130 van 25. 5. 1994, blz. 15)	8. 12. 1994	offertes geweigerd
Verordening (EG) nr. 1081/94 van de Commissie van 10 mei 1994 inzake een openbare inschrijving voor de restitutie bij uitvoer van gerst naar alle derde landen (PB nr. L 120 van 11. 5. 1994, blz. 21)	8. 12. 1994	offertes geweigerd
Verordening (EG) nr. 1082/94 van de Commissie van 10 mei 1994 betreffende een bijzondere interventie maatregel voor gerst in Spanje (PB nr. L 120 van 11. 5. 1994, blz. 24)	—	geen offertes
Verordening (EG) nr. 2305/94 van de Commissie van 26 september 1994 betreffende een inschrijving voor de vaststelling van de restitutie bij uitvoer van rondkorrelige volwitte rijst naar bepaalde derde landen (PB nr. L 251 van 27. 9. 1994, blz. 7)	8. 12. 1994	offertes geweigerd
Verordening (EG) nr. 2306/94 van de Commissie van 26 september 1994 betreffende een inschrijving voor de vaststelling van de restitutie bij uitvoer van halflangkorrelige en langkorrelige A volwitte rijst naar bepaalde derde landen (PB nr. L 251 van 27. 9. 1994, blz. 9)	8. 12. 1994	offertes geweigerd
Verordening (EG) nr. 2307/94 van de Commissie van 26 september 1994 betreffende een inschrijving voor de vaststelling van de restitutie bij uitvoer van halflangkorrelige en langkorrelige A volwitte rijst naar bepaalde derde landen (PB nr. L 251 van 27. 9. 1994, blz. 11)	8. 12. 1994	285,00 ecu/ton
		Maximumverlaging
Verordening (EG) nr. 2709/94 van de Commissie van 8 november 1994 inzake een openbare inschrijving voor de vaststelling van de verlaging van de heffing bij invoer van sorgho in Spanje komende uit derde landen (PB nr. L 288 van 9. 11. 1994, blz. 1)	8. 12. 1994	offertes geweigerd
Verordening (EG) nr. 2710/94 van de Commissie van 8 november 1994 inzake een openbare inschrijving voor de vaststelling van de verlaging van de heffing bij invoer van maïs in Spanje komende uit derde landen (PB nr. L 288 van 9. 11. 1994, blz. 3)	—	geen offertes
Verordening (EG) nr. 2711/94 van de Commissie van 8 november 1994 inzake een openbare inschrijving voor de vaststelling van de verlaging van de heffing bij invoer van maïs in Spanje komende uit derde landen (PB nr. L 288 van 9. 11. 1994, blz. 4)	8. 12. 1994	52,97 ecu/ton
Verordening (EG) nr. 2712/94 van de Commissie van 8 november 1994 inzake een openbare inschrijving voor de vaststelling van de verlaging van de heffing bij invoer van sorgho in Spanje komende uit derde landen (PB nr. L 288 van 9. 11. 1994, blz. 5)	8. 12. 1994	offertes geweigerd

Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie**(Zaak nr. IV/M.503 — British Steel/Svensk Stål/NSD)**

(94/C 350/03)

(Voor de EER relevante tekst)

Op 7 november 1994 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovengenoemde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 4064/89 van de Raad ⁽¹⁾. Belanghebbende derden kunnen een afschrift van deze beschikking verkrijgen door een schriftelijk verzoek in te dienen op onderstaand adres:

Commissie van de Europese Gemeenschappen,
Directoraat-generaal Concurrentie (DG IV),
Task Force Fusiecontrole,
Kortenberglaan 150,
B-1049 Brussel.
Telefax (32-2) 296 43 01.

⁽¹⁾ PB nr. L 395 van 30. 12. 1989, blz. 1. Verordening gerectificeerd in PB nr. L 257 van 21. 9. 1990, blz. 13.

Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie**(Zaak nr. IV/M.519 — Ericsson/Raychem)**

(94/C 350/04)

(Voor de EER relevante tekst)

Op 21 november 1994 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovengenoemde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad ⁽¹⁾. Belanghebbende derden kunnen een afschrift van deze beschikking verkrijgen door een schriftelijk verzoek in te dienen op onderstaand adres:

Commissie van de Europese Gemeenschappen,
Directoraat-generaal Concurrentie (DG IV),
Task Force Fusiecontrole,
Kortenberglaan 150,
B-1049 Brussel.
Telefax (32-2) 296 43 01.

⁽¹⁾ PB nr. L 395 van 30. 12. 1989, blz. 1. Verordening gerectificeerd in PB nr. L 257 van 21. 9. 1990, blz. 13.

Voorafgaande aanmelding van een concentratie
(Zaak nr. IV/M.520 — Direct Line/Bankinter)

(94/C 350/05)

(Voor de EER relevante tekst)

1. Op 2 december 1994 ontving de Commissie een aanmelding van een beoogde concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad ⁽¹⁾ waarin werd medegedeeld dat de ondernemingen Direct Line Group Limited, die deel uitmaakt van het concern „The Royal Bank of Scotland plc”, en Bankinter SA in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van deze verordening gezamenlijk zeggenschap verkrijgen over Bankinter Aseguradora Directa SA door de aankoop van aandelen van een nieuw gestichte vennootschap die een gezamenlijke onderneming is.

2. De bij deze concentratie betrokken handelssector is „niet-levensverzekeringen”.

3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde concentratie binnen het toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 4064/89 kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter nog aangehouden.

4. De Commissie verzoekt belanghebbende derden haar hun eventuele opmerkingen ten aanzien van de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per telefax (32-2) 296 43 01) of per post, onder vermelding van referentie IV/M.520 — Direct Line/Bankinter, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Commissie van de Europese Gemeenschappen,
Directoraat-generaal Concurrentie (DG IV),
Task Force Fusiecontrole,
Kortenberglaan 150,
B-1049 Brussel.

⁽¹⁾ PB nr. L 395 van 30. 12. 1989, blz. 1. Verordening gerectificeerd in PB nr. L 257 van 21. 9. 1990, blz. 13.

Diploma's, certificaten en andere titels op het gebied van de architectuur die onderling door de Lid-Staten worden erkend

(94/C 350/06)

(Bijwerking van mededeling 89/C 205/06 van 10 augustus 1989 ⁽¹⁾)

Op bladzijde 6, onder Frankrijk, op het einde van het eerste streepje, worden de volgende woorden toegevoegd:

„... , daarbij inbegrepen in het kader van de permanente beroepsopleiding en van de sociale verheffing (DPLG dans le cadre de la formation professionnelle continue et de la promotion sociale).”

⁽¹⁾ PB nr. C 205 van 10. 8. 1989, blz. 5.

**TOEPASSING VAN DE ARTIKELN 92 EN 93 VAN HET EG-VERDRAG EN VAN
ARTIKEL 61 VAN DE EER-OVEREENKOMST OP STEUNMAATREGELEN VAN DE
STATEN IN DE LUCHTVAARTSECTOR**

(94/C 350/07)

(Voor de EER relevante tekst)

I. INLEIDING

1.1. Liberalisering van het luchtvervoer in de Gemeenschap

1. Het luchtvervoer in de Gemeenschap werd tot dusver steeds gekenmerkt door een hoge mate van overheidsbemoeienis en bilateralisme. Hoewel concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen niet helemaal uitgesloten was, werden in het verleden de potentieel tot distorsie leidende effecten van overheidssteun gecompenseerd door de in economisch opzicht belangrijker voorschriften inzake tariefbewaking, toegang tot de markt en capaciteitsverdeling, die waren neergelegd in restrictieve bilaterale overeenkomsten tussen Lid-Statens.

De Raad heeft nu echter de laatste hand gelegd aan zijn liberaliseringsprogramma voor het luchtvervoer in de Gemeenschap⁽¹⁾. Nu er sprake is van toenemende concurrentie binnen de Gemeenschap is er duidelijk behoefte aan een stringentere toepassing van de voorschriften inzake steunmaatregelen van de Staten.

2. De thans geldende maatregelen op het gebied van liberalisering van de markt en concurrentie hebben de economische context van het luchtvervoer ingrijpend gewijzigd. Deze maatregelen zijn namelijk een stimulant voor concurrentie; tevens is daardoor de autonome beslissingsbevoegdheid van de nationale autoriteiten tot op zekere hoogte beperkt en zijn de luchtvaartmaatschappijen ruimere mogelijkheden geboden om op basis van hun eigen economische en financiële afweging zelf te beslissen over tarieven, nieuwe routes en in te zetten capaciteit.

⁽¹⁾ Het zogenaamde „eerste pakket”, dat in december 1987 werd vastgesteld, voorzag in nieuwe voorschriften inzake luchtvaarttarieven, capaciteitsverdeling en toegang tot de markt voor geregelde diensten tussen de belangrijkste luchthavens binnen de Gemeenschap. Door het „tweede pakket”, dat in juli 1990 werd aangenomen, werd toegang verschaft tot diensten van de derde en vierde vrijheid van de lucht tussen vrijwel alle luchthavens in de Gemeenschap en werden de rechten in het kader van de vijfde vrijheid aanzienlijk uitgebreid. Dit tweede pakket bevatte ook belangrijke bepalingen over capaciteitsverdeling. De luchtvrachtdiensten werden bij verordening geliberaliseerd in februari 1991. In juli 1992 heeft de Raad het derde en laatste pakket liberaliseringsmaatregelen goedgekeurd waarbij per 1 januari 1993 de vrije uitoefening van de vrijheden van de lucht binnen de Gemeenschap wordt toegestaan; de nog resterende beperkingen op het binnenlandse luchtvervoer zullen met ingang van 1 april 1997 worden opgeheven. Door dit pakket wordt ook capaciteitsverdeling bij passagiersdiensten afgeschaft en worden de luchtvaartmaatschappijen gemachtigd zelf hun tarieven vast te stellen. Bovendien zijn de concurrentieregels voor het luchtvervoer aan deze ontwikkelingen aangepast en zijn de desbetreffende verordeningen ((EEG) nr. 3975/87 en (EEG) nr. 3976/87) zodanig gewijzigd dat zij nu ook van toepassing zijn op de concurrentie binnen de Lid-Statens.

Al deze factoren, in combinatie met een steeds feller wordende concurrentie op de markten buiten de Gemeenschap, hebben verschillende luchtvaartmaatschappijen doen besluiten tot ingrijpende structurele wijzigingen waarmee in sommige gevallen overheidssteun was gemoed.

In een aantal gevallen hebben deze veranderingen geleid tot concentraties en strategische overeenkomsten met andere luchtvaartmaatschappijen. In dit verband dient te worden opgemerkt dat de artikelen 85 en 86 van het Verdrag en de artikelen 53 en 54 van de EER-Overeenkomst volledig van toepassing zijn in de luchtvaartsector op grond van de Verordeningen (EEG) nrs. 3975/87 en 3976/87 van de Raad van 14 december 1987. Bovendien beschikt de Commissie sinds 1990 over Verordening 4064/89 van de Raad betreffende de controle op concentraties van ondernemingen als instrument voor het toetsen van dergelijke operaties.

In de huidige meer concurrentiegerichte situatie zouden steunmaatregelen van de Staten wel eens aanzienlijk aan strategisch belang kunnen winnen voor regeringen die maatregelen willen nemen om de economische belangen van hun „eigen” luchtvaartmaatschappijen te beschermen. Dit zou kunnen leiden tot een subsidiewedloop waardoor zowel het gezamenlijk belang als de fundamentele doelstellingen van het liberaliseringsproces in het gedrang zouden worden gebracht.

1.2. Het verslag inzake steunmaatregelen van de Staten van 1992

3. Om een juist beeld van de situatie te krijgen heeft de Commissie in 1991-1992 een onderzoek ingesteld dat resulteerde in de opstelling van een inventaris van de steunmaatregelen van de Staten⁽²⁾ in de sector luchtvervoer. Dit verslag werd gepubliceerd in maart 1992.

Uit dit rapport is gebleken dat verschillende luchtvaartmaatschappijen tegemoetkomingen van de overheid genieten, vaak in de vorm van directe exploitatiesteun of steun ter verbetering van de financiële structuur van de maatschappij. Ook zijn verschillende concessies van exclusieve rechten aan het licht gebracht die mogelijk als steunmaatregelen kunnen worden aangemerkt.

⁽²⁾ Zie Commissie van de Europese Gemeenschappen, „Verslag van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement inzake de beoordeling van ten gunste van communautaire luchtvaartmaatschappijen ingestelde steunregelingen”, Doc. SEC(92) 431 def., 19 maart 1992.

De Commissie is van mening dat de voorschriften inzake doorzichtigheid onvoldoende worden nageleefd. Bij haar onderzoek heeft de Commissie in een aantal gevallen kritiek geleverd op het feit dat de verstrekte informatie onvolledig was. In sommige van die gevallen heeft de Commissie zich zelfs gedwongen gezien aanvullende informatie te vragen om tot een eindconclusie te kunnen komen.

I.3. Het verslag van het Comité des Sages van 1994

4. In de zomer van 1993 heeft de Commissie een uit deskundigen op het gebied van het luchtvervoer bestaand comité („Comité des Sages”) opgericht met als opdracht de situatie van de burgerluchtvaart in de Gemeenschap te analyseren en aanbevelingen te doen voor toekomstige beleidsinitiatieven. Het eindrapport van dit comité is gepubliceerd op 1 februari 1994. Met betrekking tot steunmaatregelen van de Staten doet het Comité des Sages de volgende aanbevelingen:

— In het belang van de consumenten en van de sector zelf moeten financiële injecties ten behoeve van luchtvaartmaatschappijen (of gronddiensten) in welke vorm dan ook in principe worden afgekeurd indien zij onverenigbaar zijn met de normale commerciële praktijk.

— Op de Europese Commissie wordt een dringend beroep gedaan om de bepalingen van het Verdrag die betrekking hebben op steunmaatregelen van de Staten strikt toe te passen en duidelijke richtsnoeren op te stellen voor het beoordelen van steunaanvragen waarvoor een uitzondering moet worden gemaakt.

— Voor een korte periode kan echter worden overwogen de toekenning van overheidssteun goed te keuren wanneer deze in het belang van de Gemeenschap wordt verleend voor herstructureeringsoperaties ter verbetering van het concurrentievermogen. Steun voor het commercieel levensvatbaar maken van een luchtvaartmaatschappij (of gronddiensten) kan in het belang van de Gemeenschap zijn indien de positie van de concurrenten daardoor niet wordt aangetast.

Als voorwaarden voor de goedkeuring van dergelijke steunmaatregelen kunnen o. a. worden genoemd:

a) de uitdrukkelijke en dringende voorwaarde dat de steun eenmalig moet zijn;

b) de indiening van een herstructureeringsplan dat binnen een bepaalde termijn leidt tot economische en commerciële levensvatbaarheid, hetgeen moet blijken uit het feit dat het bedrijf toegang krijgt tot de commerciële kapi-

taalmarkten. Het plan moet voldoende belangstelling wekken binnen de particuliere sector en moet uiteindelijk leiden tot privatisering;

c) de doelmatigheid en haalbaarheid van een dergelijk plan moet worden beoordeeld door onafhankelijke deskundigen die door de Europese Commissie worden aangesteld om mee te werken aan de door de Commissie uitgevoerde evaluatie. De resultaten van deze evaluatie moeten openbaar worden gemaakt wanneer de Commissie een definitief besluit neemt;

d) de betrokken regeringen moeten zich ertoe verbinden af te zien van financiële of andere bemoeienis bij de commerciële besluitvorming door de betrokken luchtvaartmaatschappijen;

e) het gebruik van overheidsgeld door luchtvaartmaatschappijen om hun capaciteit uit te breiden, al dan niet door acquisities, in een hoger tempo dan dat van de algemene marktontwikkeling, moet worden verboden. Er moet integendeel worden gedacht aan capaciteitsvermindering;

f) het moet aannemelijk worden gemaakt dat de concurrentiepositie van andere luchtvaartmaatschappijen niet wordt geschaad;

g) op de uitvoering van dergelijke herstructureeringsplannen moet zorgvuldig worden toegezien met de hulp van onafhankelijke deskundigen.

5. Over het algemeen is de Commissie het eens met het oordeel van het Comité, dat in feite haar huidige beleid op een groot aantal punten bevestigt. Wat een aantal andere kwesties betreft, is de Commissie bereid de aanbevelingen van het Comité te volgen en heeft zij deze in de onderhavige richtsnoeren verwerkt. De Commissie kan bij voorbeeld in moeilijke gevallen beslissen of deskundig advies moet worden gevraagd; zij heeft dan ook een oproep aan gegadigden gedaan met het oog op de opstelling van een lijst van luchtvaartdeskundigen. De Commissie heeft in de verschillende hoofdstukken van deze richtsnoeren zoveel mogelijk verwezen naar de desbetreffende aanbevelingen van het Comité.

Bij het vervullen van de krachtens de artikelen 92 en 93 van het Verdrag op haar rustende verplichtingen past de Commissie reeds een aantal van de door het Comité des Sages aanbevolen principes toe. Zo heeft zij steeds alle steunmaatregelen getoetst op hun concurrentie-effecten binnen de Gemeenschap en is zij ook altijd van mening geweest dat steunmaatregelen van de Staten alleen aanvaardbaar zijn indien zij onderdeel zijn van een breed opgezet herstructureeringsprogramma. De Commissie heeft in een aantal recente gevallen voorwaarden opgelegd die de overheidsbemoeienis bij het beheer van de betrokken luchtvaartmaatschappijen aan banden moesten leg-

gen⁽³⁾ en heeft het gebruik van overheidssteun voor het verwerven van aandelen in andere communautaire luchtvaartmaatschappijen verboden⁽⁴⁾. Sommige ideeën van het Comité zijn echter niet aanvaardbaar voor de Commissie. De Commissie kan het EG-Verdrag namelijk niet wijzigen of negeren. Dit betekent met name dat de voorwaarde dat de steun eenmalig moet zijn uiteraard in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht moet worden geïnterpreteerd. Dit houdt in dat een dergelijke voorwaarde niet belet dat een Lid-Staat een nieuwe steunmaatregel aanmeldt ten gunste van een maatschappij die reeds steun heeft ontvangen. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie kan de Commissie in dat geval alle relevante feiten in de beoordeling betrekken⁽⁵⁾. Het feit dat de betrokken maatschappij reeds overheidssteun heeft ontvangen, zal een belangrijk element in de beoordeling van de Commissie vormen (zie hoofdstuk V). De Commissie zal derhalve alleen nieuwe steunmaatregelen toestaan in uitzonderlijke omstandigheden die niet te voorzien zijn en aan externe oorzaken te wijten zijn. Aangezien in artikel 222 van het Verdrag geen onderscheid wordt gemaakt tussen openbare en particuliere eigendom, kan de Commissie bovendien niet als voorwaarde voor de toekenning van overheidssteun stellen dat de luchtvaartmaatschappij moet worden geprivatiseerd. Wel zal bij de door de Commissie uitgevoerde analyse rekening worden gehouden met de eventuele inbreng van risicodragend privékapitaal.

I.4. Doelstellingen van deze richtsnoeren

6. In 1984 heeft de Commissie bij het aangeven van de hoofdlijnen van haar liberaliseringsprogramma voor het luchtvervoer in Memorandum nr. 2 over de burgerluchtvaart, een reeks richtsnoeren en criteria vastgesteld voor de beoordeling van overheidssteun ten behoeve van luchtvaartmaatschappijen op basis van de artikelen 92 en 93 van het EEG-Verdrag (bijlage IV bij Memorandum nr. 2)⁽⁶⁾.

Bij de toetsing van de in het verslag van 1992 beschreven steunmaatregelen van de Staten (zie hoofdstuk I.2) is uitgegaan van de voorschriften inzake overheidssteun van het Verdrag en de beoordelingscriteria in bijlage IV bij Memorandum nr. 2. Een van de doelstellingen van dit verslag was de Commissie bijgewerkte gegevens te verschaffen waarvan gebruik

⁽³⁾ Beschikking 91/555/EEG van de Commissie van 24 juli 1991, Zaak C 21/91, ex N 204/91, Sabena (1991), PB nr. L 300 van 31. 10. 1991, blz. 48.

Beschikking 94/118/EEG van de Commissie van 21 december 1993 — Zaak C 34/93, ex NN 557/93, Aer Lingus, PB nr. L 54 van 25. 2. 1994, blz. 30.

⁽⁴⁾ Beschikking van de Commissie van 22 juli 1992, zaak C N 294/92, Iberia; Beschikking van de Commissie, zaak C 34/93, ex NN 557/93, Aer Lingus, cit. Beschikking van de Commissie, zaak C 21/91, ex N 204/91, Sabena (1991) cit.

⁽⁵⁾ Hof van Justitie, Zaak C-261/89, Italië tegen Commissie (Comsal), Jurisprudentie deel 1991-I, blz. 4437, overwegingen 20 en 21.

⁽⁶⁾ Commissie van de Europese Gemeenschappen, „Memorandum nr. 2 over de burgerluchtvaart: Op weg naar een gemeenschappelijk beleid inzake luchtvervoer”, doc. COM(84) 72 def., 15 maart 1984.

kan worden gemaakt bij de vaststelling van herziene, aan de nieuwe situatie in de Europese luchtvervoersector aangepaste richtsnoeren.

7. De nieuwe richtsnoeren voorzien in een dubbele behoefte:
- zij geven een concrete invulling aan de voltooiing van de interne markt voor het luchtvervoer;
 - zij maken het evaluatieproces op verschillende niveaus doorzichtiger, in de eerste plaats wat betreft de bij de kennisgevingen door de Lid-Staten te verstrekken gegevens en in de tweede plaats wat betreft de door de Commissie toegepaste criteria en procedures.
8. De Commissie benadrukt dat met het oog op het verbeteren van het concurrentievermogen van de Europese luchtvaartmaatschappijen, hetgeen nog steeds de uiteindelijke doelstelling van de Gemeenschap is⁽⁷⁾, een meer commercieel georiënteerd beheer de enige manier is om een hoger financieel rendement te behalen, waarbij ten volle rekening wordt gehouden met de werkgelegenheidsdimensie. Steunmaatregelen van de Staten moeten eerder uitzondering dan regel zijn, daar zij volgens artikel 92, lid 1, in principe verboden zijn. De Commissie is zich er volledig van bewust dat de luchtvaartmaatschappijen in de Gemeenschap om structurele of andere redenen momenteel een zeer moeilijke periode doormaken, en zal daarmee rekening houden. De huidige crisissituatie vergt echter dat de luchtvaartmaatschappijen een aanzienlijke inspanning doen om zich aan een veranderende markt aan te passen. De Commissie kan niet met zekerheid voorspellen hoe de luchtvaartsituatie er in de toekomst uit zal zien en is evenmin van plan zich te gaan bemoeien met zaken die hoofdzakelijk aan de markt moeten worden overgelaten. De Commissie wil een omgeving creëren waarbinnen de communautaire luchtvaartmaatschappijen op voet van gelijkheid met elkaar kunnen concurreren. Tegen de achtergrond van deze doelstellingen moeten de onderhavige richtsnoeren het standpunt van de Commissie over steunmaatregelen van de Staten ten behoeve van de luchtvaartmaatschappijen in de Gemeenschap helpen verduidelijken.

II. REIKWIJDTE VAN DE RICHTSNOEREN

II.1. Steunmaatregelen van de Staten ten behoeve van de luchtvaartmaatschappijen

9. Op 1 januari 1994 is de tussen de EG en de EVA-landen gesloten Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (hierna de Overeenkomst genoemd) in werking getreden. De Overeenkomst bevat bepalingen inzake steunmaatregelen van de Staten (artikel 61) die grotendeels overeenstemmen met de inhoud van artikel 92 van het Verdrag. Volgens artikel 62 van de Overeenkomst berust de bevoegdheid voor de toepassing van de voorschriften inzake steunmaatregelen van de Staten in de deelnemende EVA-landen bij de toezichthoudende autoriteiten van de EVA, en is de Commissie bevoegd voor de toepassing van deze voorschriften in de Lid-Sta-

⁽⁷⁾ Zie mededeling van de Commissie van 1 juni 1994. Een betere toekomst voor de burgerluchtvaart in Europa, COM(94) 218 def.

Beschikking van de Commissie van 27 juli 1994, zaak C 23/94, Air France, PB nr. L 254 van 30. 9. 1994.

ten van de EG. In deze mededeling wordt de Europese Economische Ruimte aangeduid als de EER en de in de EG en de EVA-landen gevestigde luchtvaartmaatschappijen als de Europese luchtvaartmaatschappijen of de Europese concurrenten.

10. Deze richtsnoeren hebben betrekking op de steun die door de Lid-Staten van de EG ten behoeve van de communautaire luchtvaartmaatschappijen wordt verleend.

Onder deze richtsnoeren valt ook de steunverlening voor met het luchtvervoer samenhangende activiteiten waarvan directe of indirecte subsidiëring ten goede kan komen aan luchtvaartmaatschappijen, zoals vliegsholen^(*), belastingvrije winkels, de exploitatie van luchthavenfaciliteiten, franchises, diensten waarvoor luchthavenrechten verschuldigd zijn, enz., binnen bepaalde grenzen die in de volgende hoofdstukken nader zullen worden omschreven.

De subsidiëring van de vliegtuigfabricage valt echter buiten het bestek van deze mededeling^(*). De steun die aan luchtvaartmaatschappijen wordt verleend om de aanschaf of exploitatie van bepaalde vliegtuigen te bevorderen valt dan weer wel onder deze richtsnoeren.

Op de vraag of exclusieve rechten tot het toepassingsgebied van artikel 92 van het Verdrag en artikel 61 van de Overeenkomst dienen te worden gerekend wordt nader ingegaan in hoofdstuk VIII.

II.2. Betrekkingen met derde landen

11. Deze mededeling is van toepassing op de steun die door de Lid-Staten in de luchtvaartsector wordt toegekend. De Commissie is zich ervan bewust dat door derde landen verleende overheidssteun aan luchtvaartmaatschappijen buiten de Gemeenschap van invloed kan zijn op de concurrentiepositie van de communautaire luchtvaartmaatschappijen ten aanzien van de routes waarop zij concurreren. Het feit dat luchtvaartmaatschappijen buiten de Gemeenschap eventueel overheidssteun genieten kan echter niet als argument worden gebruikt om de bindende bepalingen van het Verdrag inzake steunmaatregelen van de Staten niet toe te passen. Deze bepalingen gelden ongeacht of derde landen al dan niet steun verlenen. Bovendien lijken de voorwaarden voor toegang tot de markt en beperking van de concurrentie die in de meeste bilaterale overeenkomsten met derde landen zijn opgenomen, van veel groter economisch belang dan mogelijke overheidssteun.

De Commissie wil in deze mededeling dan ook geen aandacht besteden aan de in derde landen aan lucht-

vaartmaatschappijen verleende overheidssteun. Indien via door derde landen verleende overheidssteun zeer lage tarieven kunnen worden toegepast, dan moeten dergelijke gevallen van tariefdumping worden aangepakt in het kader van het externe beleid in de luchtvaartsector.

II.3. Overheidsinvesteringen in infrastructuur

12. De aanleg van nieuwe of de uitbreiding van bestaande infrastructuur (zoals luchthavens, autowegen, bruggen enz.) is een algemene economische beleidsmaatregel waarop de Commissie geen invloed kan uitoefenen op grond van de voorschriften inzake steunmaatregelen van de Staten van het Verdrag⁽¹⁰⁾. Besluiten over infrastructuurontwikkeling vallen buiten het bestek van deze mededeling wanneer zij beantwoorden aan planningbehoefte of uitvoering geven aan nationale beleidsinitiatieven op het gebied van milieu en vervoer.

Dit algemene principe geldt alleen voor de aanleg van infrastructuur door de Lid-Staten en speelt geen rol bij de beoordeling van eventuele steunelementen die voortvloeien uit een voorkeursbehandeling voor bepaalde maatschappijen bij het gebruik van de infrastructuur. De Commissie is dus gerechtigd binnen luchthavens plaatsvindende activiteiten te beoordelen waarvan luchtvaartmaatschappijen direct of indirect kunnen profiteren.

II.4. Fiscale voordelen en sociale steun

13. In artikel 92 van het Verdrag wordt tussen steunmaatregelen van de Staten geen onderscheid naar motieven of doelstellingen gemaakt, maar worden de effecten daarvan als de bepalende factor aangemerkt. Het feit dat met een bepaalde maatregel fiscale of sociale doelstellingen worden nagestreefd kan bijgevolg geen reden zijn waarom de betrokken maatregel niet aan de toepassing van artikel 92 van het Verdrag⁽¹¹⁾ en van artikel 61 van de Overeenkomst zou moeten worden onderworpen.

In principe geldt verlaging of opschorting van belastingen of sociale premies niet als overheidssteun in de zin van artikel 92, lid 1, van het Verdrag en artikel 61, lid 1, van de Overeenkomst, maar als een algemene maatregel, tenzij deze maatregel bepaalde ondernemingen een concurrentievoordeel oplevert waardoor hun kosten bespaard blijven die zij normaal uit eigen middelen hadden moeten financieren, en bijgevolg het vrije spel van de marktkrachten wordt belemmerd⁽¹²⁾.

De Commissie heeft een positieve houding tegenover sociale steunmaatregelen, omdat zij economische voordelen opleveren die verder reiken dan de belangen van de betrokken onderneming. Zij vergemakkelijken structurele veranderingen en verlichten eventueel ongemak, waarbij vaak alleen maar wordt gezorgd voor het wegwerken van verschillen in de verplichtingen welke krachtens de nationale wetgevingen op de ondernemingen rusten.

(*) Besluit van de Commissie de procedure van artikel 93, lid 2, in te leiden ten aanzien van de aankoop door KLM van de Rijksluchtvaartschool, zaak C 31/93, PB nr. C 293 van 29. 10. 1993.

(*) In dit verband dient te worden vermeld dat in het recente verleden de vliegtuigfabrikanten de financiering van de investeringen in vliegtuigen grotendeels hebben overgenomen van de zich op dit gebied terughoudend opstellende banken. Deze financieringsmogelijkheid is met name zeer goed van pas gekomen voor een aantal nieuwkomers die heel veel moeite hadden om bankkredieten te verkrijgen. In deze optiek zou overheidssteun aan de vliegtuigfabrikanten indirect ten goede komen aan de luchtvaartsector. De mogelijke effecten van steunmaatregelen van de Staten ten behoeve van de vliegtuigindustrie op andere sectoren vallen echter buiten het bestek van deze richtsnoeren en zullen in aanmerking worden genomen bij de bestudering van de desbetreffende specifieke steunmaatregelen.

(10) Antwoord van de Commissie op schriftelijke vraag nr. 28 van de heer Dehousse van 10 april 1967, PB nr. 118 van 20. 6. 1967, blz. 2311/67.

(11) Hof van Justitie, zaak 173/73, Italië tegen Commissie, Jurisprudentie deel 1974, blz. 709, overwegingen 27 en 28 op blz. 718-719.

(12) Hof van Justitie, zaak 301/87 van 14 februari 1990, Frankrijk tegen Commissie, Jurisprudentie, deel 1990, blz. 307 (zaak Boussac), overweging 41 op blz. 362.

III. EXPLOITATIESUBSIDIE VOOR LUCHTVAART- MAATSCHAPPIJEN

III.1. Exploitatiesteun

14. Het door de Commissie in 1991-1992 opgestelde verslag inzake steunmaatregelen van de Staten in de luchtvaartsector⁽¹³⁾ maakt melding van verschillende gevallen waarin directe steun aan meestal binnenlandse luchtvaartmaatschappijen is verleend om hun exploitatieverliezen te dekken.

Naar aanleiding van de invoering van aansluitende cabotage per 1 januari 1993 en de opheffing van alle beperkingen op cabotage met ingang van 1 april 1997⁽¹⁴⁾ heeft de Raad zijn standpunt ten aanzien van de subsidiëring van binnenlandse routes verduidelijkt. Dit soort subsidiëring kan een nadelige invloed hebben op de uitoefening van bovenbedoelde cabotagerechten. Directe steun voor het dekken van exploitatieverliezen is over het algemeen niet verenigbaar met de gemeenschappelijke markt en daarvoor mag dus geen ontheffing worden verleend. De Commissie moet echter ook rekening houden met het streven van de Lid-Staten regionale verbindingen met minder ontwikkelde gebieden te bevorderen.

Wat regionale steun betreft, wil de Commissie vooral voorkomen dat maatschappijen die compensatie ontvangen voor het onderhouden van regionale diensten, dit geld gebruiken voor andere routes waarop zij concurreren met luchtvaartmaatschappijen van de EER. Daarom is de Commissie van mening dat directe exploitatiesubsidie voor luchtroutes in principe alleen aanvaardbaar kan zijn in de volgende twee gevallen.

III.2. Openbare dienstverplichtingen

15. In samenhang met het luchtvervoer wordt „openbare dienstverplichting” in Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen⁽¹⁵⁾ omschreven als „elke verplichting voor een luchtvaartmaatschappij om, voor elke route waarvoor haar door een Lid-Staat een exploitatievergunning is verleend, alle nodige maatregelen te treffen om een luchtdienst te waarborgen die voldoet aan de vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, capaciteit en prijzen, aan welke normen de luchtvaartmaatschappij niet zou voldoen indien zij alleen op haar eigen commerciële belangen zou letten”.

In Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad is bepaald dat een Lid-Staat dergelijke openbare dienstverplichtingen kan opleggen met betrekking tot geregelde luchtdiensten naar een luchthaven die de luchtverbindingen voor een perifeer of ontwikkelingsgebied op zijn grondgebied verzorgt of op een weinig geëxploiteerde route naar een regionale luchthaven op zijn grondgebied, wanneer een dergelijke route van vitaal belang wordt geacht voor de economische ontwikkeling van de regio waarin de luchthaven is gelegen. In deze verordening wordt ook aangegeven welke procedure moet worden gevolgd wanneer een Lid-Staat besluit een openbare dienstverplichting op te leggen.

16. Indien geen enkele luchtvaartmaatschappij een aanvang heeft gemaakt of op het punt staat een aanvang te maken met het onderhouden van geregelde luchtdiensten op een route in overeenstemming met de openbare dienstverplichtingen die voor die route zijn opgelegd, kan de betrokken Lid-Staat de toegang tot die route beperken tot slechts één luchtvaartmaatschappij voor een periode van ten hoogste drie jaar, waarna de situatie opnieuw moet worden bezien⁽¹⁶⁾. Het recht om dergelijke diensten te exploiteren wordt bij openbare aanbesteding als omschreven in artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92⁽¹⁷⁾ aangeboden aan elke communautaire luchtvaartmaatschappij die het recht heeft dergelijke luchtdiensten te onderhouden. Opgemerkt dient te worden dat, wanneer de aangeboden capaciteit 30 000 zitplaatsen per jaar overschrijdt, de toegang tot een route kan worden beperkt tot slechts één luchtvaartmaatschappij indien andere takken van vervoer geen toereikende en ononderbroken dienst op die route kunnen onderhouden (artikel 4, lid 2). Deze bepaling moet waarborgen dat passende verbindingen met bepaalde gebieden in stand kunnen worden gehouden, met name wanneer het betrokken vervoer van geringe omvang is en de dienst niet met behulp van andere vervoerwijzen kan worden onderhouden.

Een Lid-Staat kan derhalve volgens artikel 4, lid 1, onder h), van de verordening aan de geselecteerde luchtvaartmaatschappij een vergoeding uitkeren voor het voldoen aan de opgelegde openbare dienstverplichting. Voor deze vergoeding worden de kosten en inkomsten (m.a.w. het tekort) in verband met de betrokken dienst in aanmerking genomen. De ontwikkeling en toepassing van deze regelingen moet doorzichtig zijn. In dit verband verlangt de Commissie van de geselecteerde maatschappij dat deze beschikt over een analytisch boekhoudsysteem dat vol-

⁽¹³⁾ Zie Doc. SEC(92) 431 def., op.cit.

⁽¹⁴⁾ Artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes, PB nr. L 240 van 24. 8. 1992, blz. 8.

⁽¹⁵⁾ Artikel 2, onder o), van Verordening (EEG) nr. 2408/92, cit.

⁽¹⁶⁾ Artikel 4, lid 1, onder d), van Verordening (EEG) nr. 2408/92, cit.

⁽¹⁷⁾ De communautaire voorschriften voor contracten betreffende overheidsopdrachten zijn niet van toepassing op de verlening, bij wet of contract, van exclusieve concessies; daarvoor geldt uitsluitend de procedure van artikel 4, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92, cit.

doende verrijkt is om de desbetreffende kosten (inclusief vaste kosten) en inkomsten te kunnen uitsplitsen.

17. Artikel 77 van het Verdrag en artikel 49 van de Overeenkomst, waarin is bepaald dat met het Verdrag verenigbaar zijn de steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer of die overeenkomen met de vergoeding van bepaalde met het begrip „openbare dienst” verbonden, verplichte dienstverrichtingen, zijn niet van toepassing op het luchtvervoer. In artikel 84 van het Verdrag wordt de toepassing van deze bepalingen op het luchtvervoer uitdrukkelijk uitgesloten en in artikel 47 van de Overeenkomst is bepaald dat artikel 49 van toepassing is op het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren. De vergoeding van verliezen die door luchtvaartmaatschappijen zijn geleden bij de vervulling van openbare dienstverplichtingen moet dus worden getoetst aan de algemene voorschriften voor het luchtvervoer van het Verdrag⁽¹⁸⁾. In hoeverre dergelijke vergoedingen aanvaardbaar zijn moet worden beoordeeld in het licht van de principes inzake overheidssteun zoals die worden geïnterpreteerd in de jurisprudentie van het Hof van Justitie.
18. In dit verband is het van belang dat aan een luchtvaartmaatschappij die toegang heeft tot een route waarvoor een openbare dienstverplichting is opgelegd, alleen compensatie mag worden verleend indien zij in het kader van een openbare aanbesteding is geselecteerd.

De inschrijvingsprocedure maakt het de Lid-Staat mogelijk aan de hand van de voor die route uitgebrachte offertes zijn keus te maken, rekening houdend met zowel de belangen van de gebruikers als de compensatiekosten. In Verordening (EEG) nr. 2408/92 heeft de Raad uniforme en niet-discriminerende regels vastgesteld voor de verdeling van de verkeersrechten op luchtroutes waarvoor openbare dienstverplichtingen zijn opgelegd. Voorts bevat deze verordening duidelijke criteria voor de berekening van de compensatie. Wanneer een vergoeding overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder h), van de verordening wordt berekend, namelijk op basis van het op een route geleden exploitatieverlies, kan er nooit sprake zijn van overcompensatie voor de luchtvaartmaatschappij. Het als onderdeel van het derde pakket opgezette nieuwe systeem maakt het onmogelijk, althans indien het correct wordt toegepast, dat de vergoeding voor openbare dienstverplichtingen steuncomponenten omvat. Het verlenen van compensatie uitsluitend voor het verlies (inclusief een redelijke vergoeding voor het gebruikte kapitaal) dat op een specifieke route is geleden door een luchtvaartmaatschappij die op eerlijke wijze is geselecteerd bij een openbare aanbestedingsprocedure, is een louter commerciële transactie tussen de betrok-

ken Staat en de geselecteerde luchtvaartmaatschappij en kan dus niet als een steunmaatregel worden beschouwd.

Het belangrijkste kenmerk van steun is namelijk dat de ontvanger er voordeel bij heeft⁽¹⁹⁾; een vergoeding die beperkt blijft tot de bij de exploitatie van een specifieke route geleden verliezen levert geen extra voordeel op voor de maatschappij, die is geselecteerd aan de hand van de in artikel 4, lid 1, van de verordening vermelde objectieve criteria.

De Commissie is bijgevolg van mening dat compensatie voor openbare dienstverplichtingen niet als steun mag worden aangemerkt mits de luchtvaartmaatschappij op correcte wijze is geselecteerd via een aanbesteding, met dien verstande dat de toegang tot de route wordt beperkt tot één enkele maatschappij, en de maximale compensatie niet meer bedraagt dan het in de offerte aangegeven exploitatie tekort, in overeenstemming met de desbetreffende bepalingen van het Gemeenschapsrecht en met name met die van het derde pakket.

19. Voorts moeten de Lid-Staten op grond van artikel 4, lid 1, onder i), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 de nodige maatregelen treffen om te waarborgen dat tegen elk krachtens dit artikel genomen besluit daadwerkelijk en spoedig beroep kan worden ingesteld wegens schending van het Gemeenschapsrecht of van de nationale voorschriften ter uitvoering daarvan. Uit deze bepalingen alsook uit de algemene taakverdeling tussen de Gemeenschap en de Lid-Staten volgt dat het in eerste instantie aan de autoriteiten van de Lid-Staten en met name de nationale rechtbanken is om te zorgen voor een correcte toepassing van artikel 4 van de verordening in individuele gevallen. Dit geldt met name voor een Lid-Staat die via een openbare aanbesteding de maatschappij selecteert die belast wordt met de exploitatie van de route waarvoor een openbare dienstverplichting is opgelegd. Ook dient erop te worden gewezen dat de Commissie een onderzoek kan instellen en ter zake een besluit kan nemen wanneer de ontwikkeling van een route overmatig wordt beperkt (artikel 4, lid 3, van de verordening).

Deze laatste bevoegdheid, alsook de uit voregenoemd artikel 4, lid 1, onder i), voortvloeiende rechten en verplichtingen van de nationale autoriteiten laten de exclusieve bevoegdheden van de Commissie krachtens de in het Verdrag opgenomen voorschriften inzake steunmaatregelen van de Staten (zie ook punt 15 hierboven) onverlet; deze bevoegdheden kunnen namelijk niet worden gewijzigd via het afgeleide recht van de Gemeenschap. Wanneer er duidelijke aanwijzingen zijn dat de Lid-Staat niet de gunstigste offerte heeft gekozen, kan de Commissie bij de betrokken Lid-Staat informatie opvragen om na te gaan of de compensatie steuncomponenten omvat. Dit is waarschijnlijk het geval wanneer de Lid-Staat zich ertoe verplicht een hogere financiële compensa-

⁽¹⁸⁾ Zie Hof van Justitie, zaak 156/77, Commissie tegen België, Jurisprudentie deel 1978, blz. 1881.

⁽¹⁹⁾ Zie zaak 173/73, Italiaanse Regering tegen Commissie, Jurisprudentie deel 1974, blz. 709, cit.

tie aan de geselecteerde maatschappijen te verlenen dan hij normaal zou hebben betaald aan de maatschappij die de gunstigste (dus niet noodzakelijk de laagste) offerte heeft ingediend.

20. In artikel 4, lid 1, onder f), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 wordt de compensatie genoemd als slechts één van de criteria waarmee rekening moet worden gehouden bij het maken van een keuze uit de offertes. De Commissie is echter van oordeel dat de hoogte van de compensatie het belangrijkste selectie criterium is. Andere criteria zoals adequate service, prijsstelling en te hanteren normen zijn over het algemeen reeds besloten in de openbare dienstverplichtingen zelf. Bijgevolg kan alleen in uitzonderingsgevallen een andere maatschappij worden geselecteerd dan die welke de laagste financiële compensatie vraagt, en dit besluit moet terdege worden gemotiveerd.
21. In dit verband dient te worden benadrukt dat mocht de Commissie klachten ontvangen over eventuele malversaties bij de gunningsprocedure, zij onverwijld inlichtingen zou inwinnen bij de betrokken Lid-Staat. Indien de Commissie oordeelt dat de Lid-Staat niet de gunstigste offerte heeft gekozen, dan zal zij hoogstwaarschijnlijk concluderen dat de geselecteerde luchtvaartmaatschappij steun heeft ontvangen in de zin van artikel 92 van het Verdrag en artikel 61 van de Overeenkomst. Indien de Lid-Staat die steun overeenkomstig artikel 93, lid 3, van het Verdrag heeft gemeld, zou de Commissie, indien reeds compensatie is uitgekeerd, de steun als illegaal beschouwen en zou zij de procedure van artikel 93, lid 2, inleiden. De Commissie kan de betaling van de steun laten opschorten tot de procedure is afgerond⁽²⁰⁾. In het kader van de procedure kan de Commissie een onafhankelijke adviseur aanstellen of door de betrokken Lid-Staat laten aanstellen om de verschillende offertes te beoordelen.
22. Artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 staat toe dat bij wet of contract voor binnenlandse routes verleende exclusieve concessies onder bepaalde voorwaarden worden gehandhaafd op de datum waarop zij aflopen, doch niet langer dan drie jaar. Eventuele vergoedingen voor de maatschappijen die houder zijn van deze exclusieve concessies kunnen in bepaalde opzichten wellicht als steun worden aangemerkt, met name wegens het feit dat de betrokken maatschappijen niet via een openbare aanbesteding zijn geselecteerd (zoals bepaald in artikel 4, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92). De Commissie wijst erop dat dergelijke vergoedingen moeten worden gemeld zodat de Commissie kan nagaan of zij steuncomponenten omvatten.
23. Compensaties voor verliezen die zijn geleden door maatschappijen die niet overeenkomstig artikel 4 van

Verordening (EEG) nr. 2408/92 zijn geselecteerd zullen ook in de toekomst aan de algemene voorschriften inzake steunmaatregelen van de Staten worden getoetst. Deze voorschriften gelden ook voor compensaties die niet op basis van de criteria van artikel 4, lid 1, onder h), van de verordening zijn berekend.

Dit betekent dat vergoedingen voor openbare diensten ten behoeve van de Griekse eilanden en de eilanden in de Atlantische Oceaan (Azoren)⁽²¹⁾, die voorlopig niet tot het toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 2408/92 behoren, wel onder de toepassing van de artikelen 92 en 93 van het Verdrag en artikel 61 van de Overeenkomst vallen. Bij de evaluatie van deze compensaties zal de Commissie nagaan of door de steun al dan niet aanzienlijke verschuivingen in het verkeersvolume worden veroorzaakt of maatschappijen in staat worden gesteld indirect andere routes te subsidiëren — op intracommunautair, regionaal of binnenlands niveau — waarop zij met andere luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap concurreren. Dit wordt geacht niet het geval te zijn wanneer de vergoeding gebaseerd is op de met de dienst samenhangende kosten en inkomsten (m.a.w. het exploitatieverlies). Ook dergelijke compensaties moeten bij de Commissie worden gemeld.

III.3. Steun van sociale aard

24. Volgens artikel 92, lid 2, onder a), van het Verdrag en artikel 61, lid 2, onder a), van de Overeenkomst wordt een uitzondering gemaakt voor steunmaatregelen van sociale aard voor individuele verbruikers op voorwaarde dat deze toegepast worden zonder onderscheid naar de oorsprong van de producten. Deze bepaling, waarvan tot dusverre nog maar zelden gebruik is gemaakt, kan van belang zijn voor de toekenning van directe exploitatiesteun ten behoeve van luchtroutes, mits de steun daadwerkelijk de eindverbruikers ten goede komt.

De steun moet van sociale aard zijn, d.w.z. dat hij in principe alleen betrekking mag hebben op specifieke categorieën passagiers die van een route gebruik maken (bij voorbeeld kinderen, gehandicapten, mensen met lage inkomens). Wanneer het echter een verbinding met een minder ontwikkeld gebied betreft, met name een eiland, kan de steun eventueel gelden voor de hele bevolking van dat gebied.

De steun moet verleend worden zonder onderscheid naar de oorsprong van de diensten, m.a.w. ongeacht welke luchtvaartmaatschappij van de EER deze verleent. Dit betekent ook dat alle luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap zonder enige belemmering toegang tot de betrokken route krijgen.

⁽²⁰⁾ Zie zaak C-301/87, Frankrijk tegen Commissie, Jurisprudentie deel 1990-1, blz. 307, zaak 142/87, België tegen Commissie, Jurisprudentie deel 1990-1, blz. 959.

⁽²¹⁾ Zie beschikking van de Commissie van 6 juli 1994, zaak C 7/93, Vergoeding van het tekort van de TAP op de routes naar de Atlantische eilanden, PB nr. C 178 van 30. 6. 1993.

IV. ONDERSCHIED TUSSEN DE ROL VAN DE STAAT ALS EIGENAAR VAN EEN ONDERNEMING EN ALS VERSTREKKER VAN OVERHEIDSSTEUN AAN DIE ONDERNEMING

25. In het Verdrag wordt principieel geen onderscheid gemaakt naar de wijze waarop het eigendomsrecht is geregeld ⁽²²⁾ en is tevens voorzien in het principe van gelijke behandeling ⁽²³⁾ voor openbare en particuliere ondernemingen.

De beoordeling door de Commissie verloopt in twee stadia. Om uit te maken of het om steunmaatregelen gaat evalueert de Commissie in het eerste stadium, volgens het principe van de investeerder in een markteconomie (zie hoofdstuk IV.1) de omstandigheden waarin de financiële transactie plaatsvindt, aangezien eenzelfde maatregel zowel een steunmaatregel als een normale commerciële transactie kan zijn. Indien de Commissie van mening is dat de maatregel steuncomponenten omvat, zal zij in een tweede stadium bepalen of de steun verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt krachtens de uitzonderingen die worden toegestaan in artikel 92, lid 3, van het Verdrag en artikel 61, lid 3, van de Overeenkomst (zie hoofdstuk V).

De Commissie trekt vervolgens een gemotiveerde conclusie ten aanzien van de vraag of de financiële transactie al dan niet als overheidssteun moet worden beschouwd. Zij controleert de geldigheid en de consistentie van de financiële transactie en gaat na of deze commercieel redelijk is.

26. De Commissie is niet gerechtigd te eisen, als voorwaarde om een door de overheid gefinancierd programma als een normale commerciële transactie te kunnen beschouwen, dat haar het bewijs wordt geleverd dat dit programma met een zekere waarschijnlijkheid rendabel zal zijn. Het is niet de bedoeling dat de Commissie de beoordeling van de winstkansen van de investeerder overneemt, maar zij moet wel met een redelijke mate van zekerheid bepalen of het door de overheid gefinancierde programma aanvaardbaar zou zijn voor een volgens de regels van de markteconomie handelende investeerder. Indien de operatie kenmerken vertoont die in vergelijkbare omstandigheden voor een eigenaar voldoende aanleiding zouden zijn om geen eigen kapitaal te riskeren, moet deze operatie als een steunmaatregel van de Staat worden beschouwd.

Bij de beoordeling of ten behoeve van openbare ondernemingen bestede overheidsmiddelen als steun

moeten worden beschouwd, zal de Commissie rekening houden met de hieronder besproken factoren voor elk type maatregel dat in deze mededeling aan de orde komt. Deze factoren zijn vermeld om de Lid-Staten een idee te geven van het optreden dat zij in individuele gevallen van de Commissie mogen verwachten.

Overeenkomstig het beginsel van de gelijke behandeling van openbare en particuliere ondernemingen geldt als algemene regel dat bij de beoordeling of een maatregel al dan niet als steun moet worden beschouwd, alleen wordt gekeken naar het eventuele verschil tussen de voorwaarden waarop de middelen door de Staat ter beschikking van de luchtvaartmaatschappij zijn gesteld en de condities waarop een volgens de normale marktpraktijk handelende particuliere investeerder het aanvaardbaar zou vinden middelen te verstrekken aan een vergelijkbare particuliere onderneming ⁽²⁴⁾.

Indien de steun wordt gebruikt om een gedeelte van de verliezen af te schrijven, moeten eventuele belastingverminderingen in verband met de verliezen bij het bedrag van de steun worden opgeteld. Indien die belastingverminderingen worden ingehouden ter compensatie van toekomstige winsten, dan wel worden verkocht of aan derden worden overgedragen, zou de onderneming de steun tweemaal ontvangen.

IV.1. Kapitaalinjecties

27. Kapitaalinjecties worden niet als overheidssteun beschouwd wanneer deze dienen om het staatsaandeel in een onderneming uit te breiden, op voorwaarde dat het ingebrachte kapitaal in verhouding staat tot het aantal aandelen dat in het bezit is van de overheid en terzelfder tijd ook door een particuliere aandeelhouder een kapitaalinjectie wordt uitgevoerd; het aandeel van de particuliere investeerder moet van reëel economisch belang zijn ⁽²⁵⁾.
28. Aan het principe van de investeerder in een markteconomie wordt normaal geacht te zijn voldaan wanneer de structuur van en de vooruitzichten voor de maatschappij zodanig zijn dat binnen een redelijke termijn een normale opbrengst in de vorm van dividend of kapitaalopwaardering, met een vergelijkbare particuliere onderneming als referentie, kan worden verwacht.

De Commissie zal de commerciële en financiële situatie van de maatschappij in verleden, heden en toekomst vanuit dit standpunt analyseren.

Bij deze evaluaties zal de Commissie normaal niet alleen kijken naar de winstgevendheid van de maat-

⁽²²⁾ Artikel 222 van het Verdrag: „Dit Verdrag laat de regeling van het eigendomsrecht in de Lid-Staten onverlet”.

⁽²³⁾ Zie Hof van Justitie, 21 maart 1991, zaak 305/89, Italië tegen Commissie (de zogenaamde Alfa Romeo-zaak), Jurisprudentie deel 1991, blz. 1603, overweging 24 op blz. 1641; Hof van Justitie, 21 maart 1991, zaak 303/88, Italië tegen Commissie (de zogenaamde ENI-Lanerossi-zaak), Jurisprudentie deel 1991, blz. 1433, overweging 20 op blz. 1476; „Mededeling van de Commissie aan de Lid-Staten inzake deelneming van overheidsinstanties in het kapitaal van ondernemingen”, 17 september 1984, Bull. EG 9-1984, punt 1.

⁽²⁴⁾ Zie punt 11 van de mededeling van de Commissie aan de Lid-Staten over de toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EEG-Verdrag en van artikel 5 van Richtlijn 80/723/EEG op openbare bedrijven in de industriële sector, PB nr. C 307 van 13. 11. 1993, blz. 6.

⁽²⁵⁾ Mededeling van de Commissie aan de Lid-Staten van 17 september 1984, cit., punt 3.2.

schappij op korte termijn. Particuliere investeerders, waarmee de overheid bij haar investeringsactiviteiten moet worden vergeleken, streven niet noodzakelijk een snel rendement na. Als uitgangspunt moet dus een particuliere onderneming worden genomen die een op duurzaamheid gericht beleid voert en zich laat leiden door de winstvooruitzichten op langere termijn binnen haar sector ⁽²⁶⁾.

Een houdstermaatschappij kan ook vers kapitaal fourneren voor de redding van een dochtermaatschappij die tijdelijk moeilijkheden ondervindt maar die, indien nodig na een herstructurering, op langere termijn weer renderend zal worden. Dergelijke besluiten worden niet alleen ingegeven door het vooruitzicht op winst, maar ook door andere overwegingen zoals de instandhouding van de positie van een hele groep bedrijven of de heroriëntering van de activiteiten daarvan ⁽²⁷⁾.

In ieder geval moet de overheid, zoals elke andere investeerder in een markteconomie, binnen een redelijke tijd een normale opbrengst van haar kapitaalinvesteringen kunnen verwachten. Indien niet op korte termijn een normale opbrengst wordt behaald en deze waarschijnlijk ook niet op langere termijn zal worden gerealiseerd, dan kan er van worden uitgegaan dat de maatschappij steun geniet en dat de overheid afziet van de winst die een op de markt optredende investeerder van een vergelijkbare investering zou verwachten.

Een tegen marktvoorwaarden opererende investeerder zou normaal aandelen kopen indien de contante waarde ⁽²⁸⁾ van de toekomstige kasstroom die naar verwachting door het geplande project zal worden gegenereerd (ten goede komend aan de investeerder in de vorm van dividend en/of kapitaalwaarde en gecorrigeerd voor risico) meer bedraagt dan de nieuwe investering.

29. Om uit te maken of een dergelijke normale opbrengst binnen een redelijke termijn te verwachten is, zal de Commissie de financiële prognoses van de betrokken luchtvaartmaatschappij moeten analyseren. Om na te gaan of deze prognoses realistisch zijn kan de Commissie de situatie van de luchtvaartmaatschappij beoordelen op de volgende aspecten:

a) Financiële prestaties. In dit verband kan rekening worden gehouden met verschillende indicatoren, bijvoorbeeld:

- de gearing ratio (de verhouding vreemd/eigen vermogen) en de cash flow. Dit zijn belangrijke indicatoren voor de positie van een individuele maatschappij, aangezien aan de hand daarvan het vermogen van de maatschappij kan worden beoordeeld om uit eigen middelen investeringen en lopende operaties te financieren ⁽²⁹⁾;
- het bedrijfs- en het nettoresultaat; deze kunnen worden geanalyseerd over een periode van verschillende jaren. De winstgevendheid kan zo worden bepaald en de in dit verband geconstateerde tendensen kunnen worden geëvalueerd;
- de toekomstige kapitaalwaarde en de toekomstige dividendbetalingen.

b) economische en technische efficiëntie. De indicatoren die in dit verband in beschouwing kunnen worden genomen zijn onder andere:

- bedrijfskosten en arbeidsproductiviteit;

- de ouderdom van de luchtvloot. Dit kan een belangrijk element zijn bij de evaluatie. Een luchtvaartmaatschappij waarvan de luchtvloot ouder is dan het Europese gemiddelde ondervindt daar namelijk ongetwijfeld nadeel van door de vereiste hoge investeringen in vernieuwing van de vloot. Voorts wijst deze situatie gewoonlijk op een achterblijvende investeringsinspanning of op minder gelukkige investeringen in het verleden, en wordt zij vanuit het principe van de op de markt optredende investeerder als een negatieve factor beschouwd.

c) Commerciële strategie voor verschillende markten

De tendensen op de verschillende markten waarop de maatschappij concurreert (situatie in verleden, heden en toekomst), het marktaandeel dat reeds gedurende een voldoende representatieve periode in handen is van de maatschappij en het marktpotentieel van de maatschappij kunnen worden geëvalueerd en de prognoses kunnen zorgvuldig worden getoetst.

De Commissie is zich bewust van de moeilijkheden die verbonden zijn aan dit soort vergelijkingen tussen in verschillende Lid-Staten gevestigde ondernemingen, met name door de verschillen in boekhoudmethodes of -normen of in bedrijfsstructuur en

⁽²⁶⁾ Hof van Justitie, zaak 305/89, Alfa Romeo, cit., overweging 20; zaak 303/88, ENI-Lanerossi, cit., overweging 22; „Verslag inzake de beoordeling van ten gunste van communautaire luchtvaartmaatschappijen ingestelde steunregelingen”, doc. SEC(92) 431 def., cit., bijlage 2, blz. 50.

⁽²⁷⁾ Hof van Justitie, zaak 303/88, ENI-Lanerossi, cit., overweging 21; arrest van 14 september 1994, gevoegde zaken C-278/92, C-279/92 en C-280/92, Spanje tegen Commissie (Imepiel), overweging 25, nog niet gepubliceerd.

⁽²⁸⁾ Toekomstige kasstromen die worden gediscoteerd op basis van de marginale krediet- of kapitaalkosten van de maatschappij.

⁽²⁹⁾ Zaak 301/87, Boussac, cit. overweging 40 op blz. 361.

-organisatie (b.v. belang van vrachtovervoer). Zij zal hiermee rekening houden bij de keuze van de ijkpunten voor een vergelijking met de openbare ondernemingen die financiële middelen ontvangen.

30. De Commissie zal rekening houden met de algemene economische context van de luchtvaart.

Na een korte crisis kunnen de exploitatieresultaten van een maatschappij sterk teruglopen. In normale tijden van macro-economische stabiliteit heeft de luchtvaart, zoals veel andere dienstverlenende sectoren, altijd een forse groei te zien gegeven. Ondanks korte-termijnproblemen kan een maatschappij met een fundamenteel gezonde structuur toch nog een goed toekomstperspectief hebben, ook wanneer de hele sector minder goed presteert.

31. Wanneer het verliesgevende ondernemingen betreft, zijn verbeterings- en herstructureringsmaatregelen van doorslaggevend belang bij de evaluatie door de Commissie. Het geheel van deze maatregelen moet een samenhangend herstructureringsprogramma vormen. De Commissie heeft er met name waardering voor wanneer herstructureringsplannen door externe en onafhankelijke financiële adviseurs worden opgesteld na uitvoering van een studie. Overeenkomstig de aanbeveling van het Comité des Sages (zie hoofdstuk I.3 hierboven) kan de Commissie indien nodig het advies van een onafhankelijke deskundige inwinnen over de haalbaarheid van het plan.

IV.2. Kredietverlening

32. De Commissie zal uitgaande van het principe van de investeerder in een markteconomie beoordelen of de desbetreffende lening op normale commerciële condities is verstrekt en of zij ook bij een handelsbank zou kunnen zijn verkregen. Wat de condities betreft, zal de Commissie met name rekening houden met de toegepaste rentevoet en met de zekerheid die ter dekking van de lening is verlangd. De Commissie zal nagaan of de gestelde zekerheid volstaat voor de terugbetaling van de lening ingeval de maatschappij in gebreke blijft en zal de financiële situatie van de maatschappij op het tijdstip van de lening onderzoeken.

De steuncomponent is in dergelijke gevallen gelijk aan het verschil tussen het tarief dat de luchtvaartmaatschappij in normale marktomstandigheden zou worden aangerekend en de daadwerkelijk betaalde rente. In het extreme geval waarin zonder zekerheidsstelling een lening wordt verstrekt aan een maatschappij die in normale omstandigheden geen financiering zou kunnen verkrijgen, komt de lening in de praktijk neer op een subsidie en zal de Commissie deze als zodanig beschouwen.

IV.3. Garanties

33. Wat garanties betreft worden de opvattingen van de Commissie volledig in deze richtsnoeren weerspiegeld. De Commissie heeft de Lid-Staten haar standpunt ten aanzien van kredietgaranties medegedeeld⁽³⁰⁾. Volgens deze brief vallen alle rechtstreeks of via financiële instellingen door de overheid verleende garanties onder de toepassing van artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag. Alleen wanneer de garanties in het stadium van de toekenning daarvan worden beoordeeld kunnen alle reële of potentiële gevallen van concurrentievervalsing worden opgespoord. De Commissie zal de garanties alleen goedkeuren indien deze contractueel gebonden zijn aan specifieke voorwaarden die zo stringent kunnen zijn dat zelfs wordt voorzien in de verplichte faillietverklaring van de begunstigde onderneming of in een vergelijkbare procedure. Als onderdeel van de evaluatie van de steuncomponent van garanties zal ook de financiële situatie van de kredietnemer worden geanalyseerd (zie hoofdstuk IV.1). De steuncomponent van de garantie bestaat dan in het verschil tussen het rentetarief dat de kredietnemer op de vrije markt zou betalen en het tarief (exclusief eventuele betaalde premie) dat in werkelijkheid wordt verkregen dank zij de garantie. Indien geen enkele financiële instelling wegens de slechte financiële situatie van de maatschappij deze zonder staatsgarantie geld zou willen lenen, wordt het gehele geleende bedrag als steun beschouwd⁽³¹⁾.
34. Openbare ondernemingen die uit hoofde van hun wettelijk statuut niet failliet kunnen gaan, genieten in feite voor al hun leningen een permanente garantie indien zij dank zij dat statuut tegen betere voorwaarden leningen kunnen opnemen dan normaliter het geval zou zijn⁽³²⁾.

In dit verband is de Commissie voorts van mening dat wanneer een overheidsinstantie een participatie neemt in een noodlijdend bedrijf en zij daardoor, krachtens de nationale wetgeving, een onbeperkte aansprakelijkheid opgelegd krijgt i.p.v. de gewone beperkte aansprakelijkheid, dit neerkomt op het geven van een onbeperkte garantie waardoor de onderneming kunstmatig op de been wordt gehouden. Het nemen van een dergelijke participatie moet bijgevolg als steunverlening worden aangemerkt⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Brief aan alle Lid-Staten van 5 april 1989, zoals gewijzigd bij de brief van 12 oktober 1989.

⁽³¹⁾ Beschikking van de Commissie van 7 oktober 1994, zaak C 94/04, Olympic Airways, PB nr. L 273 van 25 oktober 1994, blz. 22.

⁽³²⁾ „Mededeling van de Commissie aan de Lid-Staten inzake de toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EEG-Verdrag en van artikel 5 van Richtlijn 80/723/EEG op openbare bedrijven in de industriector”, op.cit., punt 38.1.

⁽³³⁾ „Mededeling van de Commissie aan de Lid-Staten inzake de toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EEG-Verdrag en van artikel 5 van Richtlijn 80/723/EEG op openbare bedrijven in de industriector”, op.cit., punt 38.2.

V. ONTHEFFINGEN KRACHTENS ARTIKEL 92, LID 3, ONDER a) EN ONDER c), VAN HET VERDRAG EN KRACHTENS ARTIKEL 61, LID 3, ONDER a) EN ONDER c), VAN DE OVEREENKOMST

35. Zoals vermeld in hoofdstuk II.1, bekijkt de Commissie, indien zij van mening is dat de maatregelen steuncomponenten omvatten, of op grond van één van de in artikel 92, lid 3, van het Verdrag genoemde uitzonderingen ontheffing kan worden verleend voor de betrokken steun.

V.1. Regionale steun op grond van artikel 92, lid 3, onder a) en onder c), van het Verdrag en van artikel 61, lid 3, onder a) en onder c), van de Overeenkomst

36. De Commissie heeft richtsnoeren voor de evaluatie van regionale steunmaatregelen vastgesteld; deze zijn grotendeels opgenomen in haar mededeling van 1988 inzake het luchtvervoer⁽³⁴⁾.

Regionale steun voor in een minder ontwikkeld gebied gevestigde maatschappijen is het uitgangspunt van bovengenoemde mededeling. Krachtens artikel 92, lid 3, onder a) en onder c), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder a) en onder c), van de Overeenkomst kan ontheffing worden verleend voor investeringssteun aan maatschappijen die investeren in bepaalde minder ontwikkelde gebieden (b.v. bouw van een loods in een regio die steun ontvangt). Artikel 92, lid 3, onder c), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder c), van de Overeenkomst kunnen in geen geval worden ingeroepen om ontheffing te verkrijgen voor exploitatiesteun in welke vorm dan ook, maar op grond van littera a) kunnen ontheffingen worden verleend aan maatschappijen die gevestigd zijn in voor regionale steun in aanmerking komende gebieden of daarin hebben geïnvesteerd, ten einde deze maatschappijen te helpen specifieke moeilijkheden te overwinnen. In dit verband dient echter te worden opgemerkt dat artikel 92, lid 3, onder a), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder a), van de Overeenkomst in principe niet kunnen worden ingeroepen voor het verkrijgen van ontheffing voor exploitatiesteun in de vervoerssector (in uitzonderingsgevallen, zoals b.v. de toekenning van een vergoeding voor openbare dienstverplichtingen ten behoeve van de Portugese eilanden, die momenteel nog niet onder het derde pakket vallen, kan de Commissie zich op deze artikelen beroepen om regionale exploitatiesteun toe te staan; andere vormen van exploitatiesubsidie worden eveneens besproken in hoofdstuk III).

Of een gebied al dan niet voor regionale steun in aanmerking komt wordt bepaald volgens de methode en overeenkomstig de principes die duidelijk door de Commissie zijn vastgesteld. In haar mededeling van 1988 heeft de Commissie de in aanmerking komende

geografische gebieden aangegeven, ingedeeld naar inkomen per hoofd van de bevolking en naar werkloosheidscijfer. Afhankelijk van de indeling van het gebied geldt een maximum tussen 0 en 75 % voor het nettosteunequivalent van de investeringssteun.

V.2. Ontheffing voor de ontwikkeling van bepaalde economische activiteiten krachtens artikel 92, lid 3, onder c)

37. Indien de Commissie bij de evaluatie van kapitaalinjectieprogramma's vanuit het principe van de investeerder in een markteconomie tot de conclusie komt dat er sprake is van steun, gaat zij met name na of de steun op grond van artikel 92, lid 3, onder c), als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden beschouwd.

Artikel 92, lid 3, onder c), waarin is bepaald dat steun als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden beschouwd indien daardoor „de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid” wordt vergemakkelijkt, is van bijzonder belang bij de beoordeling van de desbetreffende steunmaatregelen. Op grond van deze bepaling kan de Commissie bepaalde vormen van herstructureringssteun als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt beschouwen indien deze voldoen aan de eis dat de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig mogen worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad⁽³⁵⁾. In het licht van deze laatste eis, die binnen de context van de luchtvervoersector moet worden geïnterpreteerd, moet de Commissie bepalen welke voorwaarden normaal moeten worden vervuld voor het verlenen van een ontheffing⁽³⁶⁾.

38. Overeenkomstig de aanbevelingen van het Comité des Sages (zie hoofdstuk I.3) zal de Commissie haar beleid voortzetten dat erin bestaat in uitzonderingsgevallen toestemming te geven voor steun die wordt verleend in samenhang met een herstructureringsprogramma, met name indien die steun ten minste gedeeltelijk bestemd is voor sociale doeleinden die de aanpassing van het personeelsbestand aan een hoger produktiviteitsniveau moeten vergemakkelijken (b.v. regelingen voor vervroegde uittreding). Aan de goedkeuring van de Commissie zijn echter de volgende voorwaarden verbonden:

1. De steun moet onderdeel zijn van een door de Commissie goed te keuren breed opgezet herstructureringsprogramma⁽³⁷⁾ om de luchtvaart-

⁽³⁴⁾ Mededeling van de Commissie van 12 augustus 1988, PB nr. C 212 van 12. 8. 1988, blz. 2, gewijzigd bij de mededeling van 4 juli 1990, PB nr. C 163 van 4. 7. 1990, blz. 6.

⁽³⁵⁾ Zaak 730/79, Philip Morris Holland, Jurisprudentie deel 1980, blz. 2671, overwegingen 22-26 op blz. 2691-2692; zaak 323/82, Intermills, cit., overweging 39 op blz. 3832; zaak 301/87, Boussac, cit., overweging 50 op blz. 364.

⁽³⁶⁾ Achtste verslag over het mededingingsbeleid, punt 176.

⁽³⁷⁾ Zie zaken 296 en 318/82, Leeuwarder, cit., overweging 22 op blz. 825; zaak 305/89, Alfa Romeo, cit., overweging 22; zaak 303/88, ENI-Lanerossi, cit., overweging 21; zaak 323/82, Intermills, cit., overweging 39 op blz. 3832; beschikking van de Commissie, zaak C-21/91, Sabena, cit.

maatschappij weer gezond te maken, zodat deze binnen een redelijke termijn, normaliter zonder verdere steun, weer economisch levensvatbaar kan worden. De steun moet dus van beperkte duur zijn.

Bij de beoordeling van het herstructureringsprogramma zal de Commissie in het bijzonder aandacht besteden aan de marktanalyse en de prognoses voor ontwikkelingen in de diverse marktsegmenten, de geplande kostenverminderingen, de opheffing van onrendabele lijnen, verbeteringen in efficiëntie en produktiviteit, de verwachte financiële ontwikkeling van de maatschappij, de verwachtingen op het gebied van rendement, winsten, dividenden, enz.

2. Het programma moet autonoom zijn, in die zin dat tijdens de hele duur van het programma geen verdere steun noodzakelijk zal zijn en dat, gezien het feit dat het programma gericht is op rendementsherstel, in de toekomst geen steun wordt overwogen of waarschijnlijk vereist zal zijn. De Commissie verlangt normaal een schriftelijke verzekering van de betrokken regering dat de steun in kwestie de laatste financiële injectie uit openbare middelen of enige andere vorm van steunverlening is, overeenkomstig het Gemeenschapsrecht⁽³⁸⁾. Herstructureringssteun zou derhalve normaal slechts eenmalig mogen zijn.

De Commissie is verplicht ook in de toekomst alle eventuele steunmaatregelen te evalueren en op hun verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt te toetsen. Zoals hierboven vermeld dient de Commissie bij het beoordelen van een tweede aanvraag om overheidssteun rekening te houden met alle relevante elementen, met inbegrip van het feit dat de onderneming reeds overheidssteun heeft ontvangen. De Commissie zal derhalve geen toestemming verlenen voor nieuwe steunmaatregelen, tenzij het om uitzonderlijke omstandigheden gaat die niet te voorzien zijn en aan externe oorzaken te wijten zijn⁽³⁹⁾. Bovendien zal de voltooiing van de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt in 1997 de concurrentie binnen de gemeenschappelijke markt aanzienlijk verscherpen. In die omstandigheden zal de Commissie alleen in zeer uitzonderlijke gevallen en onder zeer strenge voorwaarden herstructureringssteun kunnen toestaan.

3. Indien het herstel van de financiële positie en/of de marktsituatie capaciteitsverminderingen vereisen⁽⁴⁰⁾, dan moeten deze in het programma worden opgenomen.
4. Steun die in de luchtvaartsector wordt toegekend is van invloed op de voorwaarden waaronder het handelsverkeer tussen de Lid-Statens plaatsvindt. Om te voorkomen dat de steun onaanvaardbare consequenties heeft voor de concurrentie mogen de moeilijkheden van de begunstigde luchtvaartmaatschappij niet op haar concurrenten worden afgewenteld. Het met staatssteun te financieren programma kan bijgevolg alleen worden geacht „het gemeenschappelijk belang niet te schaden” (artikel 92, lid 3, onder c)) indien het niet op expansie is gericht; dit betekent dat daarmee niet mag worden beoogd de capaciteit en het vervoersaanbod van de betrokken luchtvaartmaatschappij te verhogen ten nadele van haar directe Europese concurrenten. In ieder geval mag het programma niet leiden tot een uitbreiding van het aantal vliegtuigen of van de op de desbetreffende markten aangeboden capaciteit (aantal stoelen) die het groeitempo van de markt te boven gaat. In dit verband kan de in aanmerking te nemen geografische markt de EER als geheel zijn, dan wel specifieke regionale markten die gekenmerkt worden door een hoge mate van concurrentie⁽⁴¹⁾.
5. De regering mag niet tussenbeide komen in het beheer van de maatschappij om redenen die geen verband houden met haar eigendomsrechten en zij moet een bedrijfsvoering op commerciële grondslag mogelijk maken. De Commissie mag in specifieke gevallen eisen dat de maatschappij een normaal privaatrechtelijk statuut heeft⁽⁴²⁾.
6. De steun mag alleen worden gebruikt voor de doeleinden van het herstructureringsprogramma en moet in verhouding staan tot de behoeften daarvan. De maatschappij moet gedurende de herstructurering afzien van het verwerven van aandelen in andere Europese luchtvaartmaatschappijen⁽⁴³⁾.
7. Tussen het doel van een steunmaatregel en bepaalde uitvoeringsvoorschriften ervan die met bijzondere Verdragsbepalingen — naast de artikelen 92 en 93 — in strijd zijn, kan een dermate nauw

⁽³⁸⁾ Zie beschikking van de Commissie, zaak C-23/94, Air France, cit.

⁽³⁹⁾ Zie Hof van Justitie, zaak C-261/89, Comsal, overwegingen 20-21, cit.

⁽⁴⁰⁾ Zie zaak 305/89, Alfa Romeo, cit., overweging 22; zaak 323/82, Intermills, cit., overweging 36 op blz. 3832; gevoegde zaken 296 en 318/82, Leeuwarder, cit., overweging 26 op blz. 825.

⁽⁴¹⁾ Zie beschikking van de Commissie, zaak C-34/93, Aer Lingus, cit.

⁽⁴²⁾ Zie beschikking van de Commissie, zaak C-21/91, ex N 204/91, Sabena, cit.

⁽⁴³⁾ Zie beschikking van de Commissie, zaak C 23/94, Air France, PB nr. L 254 van 30. 9. 1994.

verband bestaan dat een afzonderlijke beoordeling van die voorschriften niet mogelijk is⁽⁴⁴⁾. De steun mag noch worden gebruikt voor een concurrentie-ondermijnd beleid of dergelijke doeleinden (b.v. schending van bepalingen van het Verdrag), noch nadelig zijn voor de tenuitvoerlegging van de communautaire voorschriften inzake liberalisering van de luchtvervoersector. Een restrictieve toepassing van de door het Derde Pakket gewaarborgde vrijheden zou aanzienlijke concurrentievervalsingen kunnen veroorzaken of de bestaande vervalsingen verergeren, waardoor de voor de concurrentie nadelige effecten van de staatssteun nog zouden worden versterkt.

8. Dergelijke steunmaatregelen moeten zodanig worden opgezet dat zij doorzichtig en beheersbaar zijn.
39. Zoals reeds gezegd (zie hoofdstuk I.3) kan de Commissie niet ingaan op de aanbeveling van het Comité des Sages voor te schrijven dat herstructurering moet leiden tot privatisering. Dit zou in strijd zijn met artikel 222 van het EG-Verdrag, waarin geen onderscheid wordt gemaakt naar de wijze waarop het eigendomsrecht is geregeld. Wel zal rekening worden gehouden met de inbreng van risicodragend privékapitaal (zie ook hoofdstuk VII).
40. De Commissie zal verifiëren hoe het met staatssteun gefinancierde herstructureringsprogramma wordt uitgevoerd. Zij zal met name nagaan of de toezeggingen en voorwaarden die mede bepalend waren voor de goedkeuring van de Commissie, worden nagekomen. Deze controle is van bijzonder belang indien de steun in gedeelten wordt uitbetaald. De Commissie zal normaal eisen dat met regelmatige tussenpozen en in ieder geval telkens ruim vóór de volgende betaling een voortgangsverslag wordt ingediend om de Commissie de gelegenheid te geven commentaar te leveren. De Commissie kan zich bij deze verificatie laten bijstaan door externe adviseurs.
41. Als gevolg van de totstandbrenging van de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt per 1 januari 1993 kan de concurrentie in de luchtvaartsector van de EER meer dan voorheen worden vervalst door de negatieve effecten van staatssteun. Door de toepassing van bovenvermelde criteria poogt de Commissie deze effecten zoveel mogelijk te beperken; wel erkent zij dat met name voor luchtvaartmaatschappijen in staatsbezit een door de overheid gefinancierd herstructureringsprogramma noodzakelijk kan zijn om concurrerend te worden. De herstructureringssteun moet echter geleidelijk worden afgeschaft zodat binnen de luchtvaartsector meer op gelijke voet kan worden geconcurrereerd. De voltooiing van de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt in 1997 zal

de concurrentie binnen de gemeenschappelijke markt aanzienlijk verscherpen. In die omstandigheden zal de Commissie alleen in zeer uitzonderlijke gevallen en onder zeer strenge voorwaarden herstructureeringssteun kunnen toestaan.

42. Wat steun voor reddingsoperaties betreft, volgen deze richtsnoeren het algemene beleid van de Commissie⁽⁴⁵⁾. Dergelijke steun voor luchtvaartmaatschappijen kan gerechtvaardigd zijn voor de ontwikkeling van een allesomvattend herstructureringsprogramma, op voorwaarde dat dit programma aan de richtsnoeren beantwoordt.

VI. PRIVATISERING OVEREENKOMSTIG DE ARTIKELN 92 EN 93 VAN HET VERDRAG EN ARTIKEL 61 VAN DE EER-OVEREENKOMST

43. Aangezien in het EG-Verdrag geen onderscheid wordt gemaakt tussen maatschappijen in particuliere of in staatseigendom, staat het de Lid-Staten vrij hun participatie in openbare maatschappijen te verkopen. Indien met de verkoop echter staatssteun gemoeid is, bestaat de mogelijkheid dat de Commissie moet optreden.

Naar aanleiding van een aantal besluiten op het gebied van staatssteun en privatisering heeft de Commissie een aantal principes uitgewerkt aan de hand waarvan kan worden bepaald of in enigerlei vorm steun wordt verleend wanneer de overheid haar aandeel in een maatschappij afstoot. Deze principes zijn de volgende:

1. er is geen sprake van steun en bijgevolg behoeft geen kennisgeving te worden gedaan indien bij een privatiseringsoperatie aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - het aandelenpakket wordt via een niet aan voorwaarden gebonden aanbesteding verkocht op doorzichtige en niet-discriminerende condities;
 - de onderneming wordt verkocht aan de hoogste bieder;

⁽⁴⁴⁾ Zie Hof van Justitie, zaak C-225/91, Matra tegen Commissie, overweging 41.

⁽⁴⁵⁾ Communautaire richtsnoeren inzake steunmaatregelen van de Staten voor het redden en herstructureren van in moeilijkheden verkerende ondernemingen (mededeling aan de Lid-Staten) van 27 juli 1994 — nog niet gepubliceerd.

— de belanghebbende partijen kunnen over voldoende tijd beschikken om hun bod voor te bereiden en alle voor een zorgvuldige afweging vereiste informatie te verzamelen.

2. Anderzijds is, wegens het vermoeden dat zij mogelijk steuncomponenten omvatten, een voorafgaande kennisgeving overeenkomstig artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag vereist voor de volgende verkopen:

— alle verkopen in het kader van een besloten procedure alsook onderhandse verkopen;

— alle verkopen waarbij door de overheid, openbare ondernemingen of enig ander openbaar lichaam schulden worden kwijtgescholden;

— alle verkopen die worden voorafgegaan door omzetting van schuld in kapitaal of door een herkapitalisatie;

— alle verkopen die plaatsvinden onder voorwaarden die onaanvaardbaar zouden zijn voor een transactie tussen volgens de principes van de markteconomie handelende investeerders.

Maatschappijen die worden verkocht op een van de onder punt 2 hierboven vermelde wijzen moeten worden gewaardeerd door een onafhankelijke deskundige, die de handelswaarde van de maatschappij in normale omstandigheden moet opgeven en, indien de Commissie dit nodig acht, de liquidatiewaarde. Een verslag waarin melding wordt gemaakt van de verkoopwaarde en van de daadwerkelijke opbrengst van de verkoop moet bij de Commissie worden ingediend, zodat deze het steunbedrag kan bepalen.

In ieder geval dient te worden opgemerkt dat de verkoop van aandelen in maatschappijen die worden geprivatiseerd moet plaatsvinden in het kader van een niet-discriminerende procedure waarbij rekening wordt gehouden met de vrijheid van vestiging van natuurlijke en rechtspersonen en met het vrije verkeer van kapitaal.

Steun die voortvloeit uit een privatiseringsoperatie kan door de Commissie als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden aangemerkt op basis van de in artikel 92, lid 3, van het Verdrag en artikel 61, lid 3, van de EER-Overeenkomst vermelde criteria ⁽⁴⁶⁾.

VII. VERLENING VAN EXCLUSIEVE RECHTEN VOOR MET HET LUCHTVERVOER SAMENHANGENDE NEVENACTIVITEITEN

44. De toekenning van exclusieve rechten voor met het luchtvervoer samenhangende nevenactiviteiten kan aanzienlijke financiële voordelen meebrengen voor de houder van die rechten. De nationale overheid of de met de exploitatie van de infrastructuur van een luchthaven belaste instantie kan een luchtvaartmaatschappij een dergelijke exclusieve concessie toewijzen voor een lagere prijs dan de reële marktwaarde. Wanneer de concessiehouder geen vergoeding betaalt voor de exclusiviteit of een bedrag dat lager is dan de prijs die de concessieverlener onder normale marktomstandigheden zou vragen, dan is er sprake van een steuncomponent.

45. De nevenactiviteiten waarvoor de toekenning van exclusieve rechten steun aan luchtvaartmaatschappijen kan inhouden hebben hoofdzakelijk betrekking op belastingvrije winkels. Bij haar inventarisering van de steunmaatregelen van de Staten in de luchtvaartsector ⁽⁴⁷⁾ heeft de Commissie geconstateerd dat door de Lid-Staten verschillende concessies voor belastingvrije winkels zijn verleend aan hun nationale maatschappijen, hoofdzakelijk onderhands. In deze aan het luchtvervoer verwante sector bestaat tot dusver geen communautaire wetgeving ter harmonisering van de procedures voor het verlenen van concessies of het openstellen van de sector voor concurrentie. Houders van een exclusieve concessie kunnen bijgevolg monopoliewinsten maken.

In het licht van het voorgaande is de Commissie van mening dat er over het algemeen geen sprake is van steun wanneer de concessiehouder wordt geselecteerd op een wijze die verenigbaar is met de praktijk op de vrije markt. In bepaalde omstandigheden, b.v. wanneer de hoogste bieder onbetrouwbaar is of zich in een precaire financiële situatie bevindt, kan de Commissie er begrip voor hebben dat de Lid-Staat een lager bod aanvaardt.

Deze zaken zijn technisch soms zeer lastig, zodat het nuttig kan zijn over de resultaten van een onafhankelijke studie te beschikken. Daartoe kan de Commissie bij het inleiden van de procedure van artikel 93, lid 2, de betrokken Lid-Staat verzoeken een onafhankelijke adviseur aan te stellen of kan zij zelf onafhankelijk advies inwinnen.

⁽⁴⁶⁾ Zie Beschikking 92/329/EEG van de Commissie van 25 juli 1990, zaak IOR-Finalp, PB nr. L 183 van 3 juli 1992.

⁽⁴⁷⁾ Doc. SEC(92) 431 def., op.cit., blz. 12, 33, 35 en 36.

46. De Commissie zal weldra gemeenschappelijke regels op communautair niveau opstellen voor de grondendiensten en de landingsrechten. Misbruiken of overtredingen van de concurrentieregels op deze gebieden worden beoordeeld op basis van de desbetreffende bepalingen van het Verdrag, met name de artikelen 85 tot en met 90.

VIII. DOORZICHTIGHEID VAN FINANCIËLE TRANSACTIES

VIII.1. Gebrek aan doorzichtigheid

47. Het verslag van de Commissie inzake steunmaatregelen van de Staten in de luchtvaartsector, dat de resultaten bevat van een in de periode 1991-1992 uitgevoerd onderzoek⁽⁴⁸⁾, toont duidelijk aan dat er behoefte bestaat aan meer doorzichtigheid, alsook aan een strengere toetsing van die maatregelen aan de voor staatssteun geldende voorschriften; dit blijkt met name uit het volgende:

- in veel gevallen zijn alleen kapitaalinjecties en niet ook andere vormen van overheidsfinanciering of steunregelingen gemeld en dus aan de voor staatssteun geldende voorschriften getoetst;
- verschillende garantieregelingen van diverse aard zijn helemaal niet gemeld of althans niet met de door de Commissie verlangde nauwkeurigheid. De Commissie heeft zich genoodzaakt gezien aanvullende informatie te vragen, met name over de voorwaarden voor en de modaliteiten van de betrokken garanties, alsook lijsten van de transacties waarvoor in de voorbije jaren reeds dergelijke garanties zijn verleend;
- tevens is melding gemaakt van verschillende gevallen waarin door de Lid-Staten voor de vervulling van openbare dienstverplichtingen financiële compensaties van uiteenlopende aard zijn verleend, o.a. uit de nationale begroting gefinancierde verlagingen van de ticketprijzen, compensatie van de exploitatieverliezen van maatschappijen die openbare diensten verstrekken en subsidies aan luchthavens in afgelegen gebieden. In een aantal gevallen was de Commissie echter bij gebrek aan informatie niet in staat de situatie te beoordelen en heeft zij nadere gegevens opgevraagd, o.a. een nauwkeurige uitsplitsing voor de verschillende gesubsidieerde routes, met vermelding van de verkeersomvang en nadere bijzonderheden over eventuele concurrenten.

VIII.2. De Richtlijnen inzake doorzichtigheid (80/723/EEG en 85/413/EEG)

48. Ten einde de inachtneming van het principe van non-discriminatie en gelijke behandeling te waarborgen, heeft de Commissie in 1980 met artikel 90, lid 3, van het Verdrag als grondslag, een richtlijn betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen Lid-Staten en openbare bedrijven⁽⁴⁹⁾ vastgesteld, die is gewijzigd bij Richtlijn 85/413/EEG⁽⁵⁰⁾; bij deze wijziging is de vervoersector, die eerder van de toepassing van de richtlijn was uitgesloten, samen met andere sectoren in de werkingssfeer van de richtlijn opgenomen.

Volgens deze richtlijn moeten de Lid-Staten opening van zaken geven over alle aan openbare bedrijven beschikbaar gestelde openbare middelen alsook over de besteding van deze middelen.

Hoewel de doorzichtigheidseis van toepassing is op alle openbare middelen, geldt deze met name voor:

- vergoeding van bedrijfsverliezen;
- kapitaalbreng;
- inbreng à fonds perdu en leningen tegen gunstige voorwaarden;
- verlening van financiële voordelen door het achterwege laten van de inning van winsten of Vorderingen;
- het afzien van een normale beloning voor de aangewende openbare middelen;
- vergoeding van door overheden opgelegde lasten.

Volgens artikel 1 van de richtlijn wordt niet alleen de rechtstreekse beschikbaarstelling van openbare middelen door overheden aan openbare bedrijven geacht onder de toepassing van de richtlijn te vallen,

⁽⁴⁸⁾ Richtlijn 80/723/EEG, PB nr. L 195 van 29. 7. 1980, blz. 35.

⁽⁵⁰⁾ PB nr. L 229 van 28. 8. 1985, blz. 20.

⁽⁴⁸⁾ Doc. SEC(92) 431 def., op.cit.

maar ook de beschikbaarstelling van openbare mid- delen door overheden via openbare bedrijven of fi- nanciële instellingen.

49. Artikel 5 van de richtlijn voorziet o.a. in de verplich- ting voor de Lid-Staten alle gegevens te verstrekken die volgens de Commissie noodzakelijk zijn om doorzichtigheid te verschaffen. De Commissie zal dienovereenkomstig handelen. De Commissie kan onderzoeken in hoeverre wenselijk is de werkings- sfeer van Richtlijn 93/84/EEG⁽⁵¹⁾ tot wijziging van Richtlijn 80/723/EEG uit te breiden tot het lucht- vervoer.

IX. VERSNELDE GOEDKEURINGSPROCEDURE VOOR STEUNMAATREGELEN VAN BEPERKTE OMVANG

50. Ter vereenvoudiging van de administratie heeft de Commissie besloten in deze mededeling een ver- snelde goedkeuringsprocedure voor steunmaatreg- elen van geringe omvang in de luchtvaartsector⁽⁵²⁾ op te nemen.

De Commissie zal deze versnelde goedkeuringspro- cedure toepassen op nieuwe of gewijzigde bestaande steunregelingen die krachtens artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag worden aangemeld op voorwaarde dat:

- aan dezelfde begunstigde niet meer dan 1 miljoen ecu aan steun wordt verleend over een periode van drie jaar;

⁽⁵¹⁾ Richtlijn 93/84/EEG van de Commissie van 30 september 1993 tot wijziging van Richtlijn 80/723/EEG betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen Lid-Staten en openbare bedrijven, PB nr. L 254 van 12. 10. 1993, blz. 16.

⁽⁵²⁾ Op 2 juli 1992 heeft de Commissie een mededeling aange- nomen inzake de versnelde goedkeuringsprocedure voor steunmaatregelen ten behoeve van het midden- en kleinbe- drijf (PB nr. C 213 van 19. 8. 1992), die echter niet van toepassing is op de vervoersector.

— de steun wordt verleend voor specifieke investe- ringen. Exploitatiesteun is niet toegestaan.

De Commissie is niet voornemens de toepassing van deze versnelde goedkeuringsprocedure te beperken tot het midden- en kleinbedrijf⁽⁵³⁾. Ook relatief kleine luchtvaartmaatschappijen beantwoorden niet aan de voor kleine en middelgrote ondernemingen vastgestelde criteria.

Het maximale steunbedrag van 1 miljoen ecu is vast- gesteld rekening houdend met de specifieke kenmer- ken van de luchtvervoersector, die kapitaalintensief is. Eén vliegtuig b.v. kost al veel meer dan dit be- drag. Met deze versnelde procedure wordt beoogd de goedkeuring te bespoedigen van steunmaatregelen van geringe omvang die met name ten behoeve van niet tot de categorie openbare dienstverplichtingen behorende regionale doeleinden worden vastgesteld.

De Commissie neemt binnen twintig werkdagen een besluit over de aanmeldingen, mits deze volledig zijn.

X. TOEPASSING EN VERSLAGLEGGING IN DE TOEKOMST

51. Deze richtsnoeren zullen door de Commissie wor- den toegepast zodra zij in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* zijn verschenen.

De Commissie zal op gezette tijden verslagen over de toepassing van de voorschriften voor staatssteun alsook inventarissen van de bestaande steunmaatreg- elen publiceren. Het volgende verslag zal in 1995 verschijnen. De Commissie zal ook te zijner tijd een besluit nemen over een eventuele bijwerking van deze richtsnoeren.

⁽⁵³⁾ Zie de mededeling inzake de versnelde goedkeuringsproce- dure voor steunmaatregelen ten behoeve van het midden- en kleinbedrijf, op.cit.

Mededeling aan de marktdeelnemers in de sector bananen

(94/C 350/08)

1. Verordening (EEG) nr. 404/93 van de Raad van 13 februari 1993 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector bananen ⁽¹⁾, gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3518/93 van de Commissie ⁽²⁾, en Verordening (EEG) nr. 1442/93 van de Commissie van 10 juni 1993 houdende bepalingen ter toepassing van de regeling voor de invoer van bananen in de Gemeenschap ⁽³⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2444/94 ⁽⁴⁾, worden op 1 januari 1995, de datum waarop Oostenrijk, Finland en Zweden tot de Europese Unie toetreden, van toepassing voor deze landen.
2. Bijgevolg moet enerzijds de lijst worden vastgesteld van de marktdeelnemers die in de referentieperiode 1991, 1992 en 1993 bananen uit andere derde landen dan de ACS-Staten, uit de ACS-Staten en uit de Gemeenschap in de nieuwe Lid-Staten hebben afgezet, en moet anderzijds worden bepaald welke hoeveelheden bananen deze marktdeelnemers in die jaren hebben afgezet.

De bovenbedoelde, in de Unie in haar samenstelling per 31 december 1994 gevestigde marktdeelnemers dienen zich, zonder de bekendmaking van eventueel noodzakelijke overgangsmatregelen met het oog op de toetreding van de nieuwe Lid-Staten tot de Unie af te wachten, kenbaar te maken bij de hierna vermelde bevoegde autoriteiten van een Lid-Staat naar hun keuze.

Een soortgelijke procedure wordt onder de verantwoordelijkheid van de door de nieuwe Lid-Staten aangewezen autoriteiten ten uitvoer gelegd voor de betrokken daar gevestigde marktdeelnemers.

3. De betrokken in de Unie gevestigde marktdeelnemers
 - a) dienen, bij voorkeur vóór 16 december, bij de bevoegde autoriteiten de volgende documenten in:
 - een verzoek om opneming in de in artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 1442/93 bedoelde afzonderlijke lijsten van de marktdeelnemers van de categorieën A en B, als zij nog niet in deze lijsten geregistreerd staan;
 - een overzicht van de hoeveelheden bananen (nettogewicht) die zij in de nieuwe Lid-Staten hebben afgezet, opgesplitst naar
 - i) elke van de in artikel 3, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 1442/93 omschreven functies,
 - ii) elke van de in artikel 4, lid 2, onder a), van dezelfde verordening vermelde oorsprongscategorieën.
 - b) houden alle bewijzen met betrekking tot de op grond van de onder a) medegedeelde hoeveelheden bananen die zijn afgezet, en de uitoefening van de aangegeven functies, voor controle ter beschikking van de Lid-Staten. De soorten documenten die als bewijs gelden, zijn vermeld in artikel 7 van Verordening (EEG) nr. 1442/93. De marktdeelnemers moeten, in voorkomend geval, de naam kunnen vermelden van de verkopers en van de copers die, voor dezelfde hoeveelheden, de andere functies hebben verricht.

⁽¹⁾ PB nr. L 47 van 25. 2. 1993, blz. 1.

⁽²⁾ PB nr. L 320 van 22. 12. 1993, blz. 15.

⁽³⁾ PB nr. L 142 van 12. 6. 1993, blz. 6.

⁽⁴⁾ PB nr. L 261 van 11. 10. 1994, blz. 3.

4. Dit bericht staat volkomen los van de overgangsbepalingen die de Commissie kan vaststellen om de toepassing in de nieuwe Lid-Staten van de regeling inzake het tariefcontingent in de sector bananen te vergemakkelijken. Met name de indiening van de in punt 3, onder a), bedoelde aanvraag en gegevens betekent niet dat deze aanvraag en gegevens automatisch worden aanvaard en dat wordt erkend dat de betrokkene recht heeft op deelneming aan de betrokken invoerregeling.
5. De bevoegde autoriteiten voor de vaststelling van de lijst van marktdeelnemers en van de afgezette hoeveelheden zijn:

BELGIË

Centraal Bureau voor vergunningen en contingenten
Demotstraat 24-26
B-1040 Brussel

DENEMARKEN

EF-Direktoratet
Nyropsgade 26
DK-1780 København K

DUISSLAND

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

SPANJE

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

GRIEKENLAND

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

FRANKRIJK

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

IERLAND

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

ITALIË

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

NEDERLAND

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

VERENIGD KONINKRIJK

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