II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 6 juli 1994

betreffende kapitaalverhoging, kredietgaranties en bestaande belastingvrijstelling voor „Transportes Aéreos Portugueses SA" (TAP)

(Slechts de tekst in de Portugese taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(94/698/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 93, lid 2, eerste alinea,

Na overeenkomstig genoemd artikel de belanghebbenden te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken en gelet op die opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

I

Bij schrijven van 26 januari 1994, op het Secretariaat-generaal van de Commissie geregistreerd op 31 januari 1994, heeft Portugal de Commissie op grond van artikel 93, lid 3, van het Verdrag in kennis gesteld van het plan om het kapitaal van de nationale luchtvaartmaatschappij Transportes Aéreos Portugueses SA, hierna „TAP" genoemd, te verhogen. De steunmaatregel is op 24 februari 1994 bij de Commissie onder nummer N 122/94 geregistreerd als een steunmaatregel waarvan kennisgeving is gedaan. Portugal heeft bij de kennisgeving een kopie ingesloten van het herstructureringsprogramma, het zogenaamde „strategisch, economisch en financieel herstructureringsplan", hierna „het plan" genoemd. Op een met de bevoegde ambtenaren van Directoraat-generaal VII (Vervoer) van de Commissie op 25 januari 1994 in Brussel gehouden vergadering hadden de Portugese autoriteiten reeds hun voornemen aangekondigd om aan TAP steun te verlenen. Op deze bijeenkomst hadden de Portugese autoriteiten de Commissie voorgesteld de voor de beoordeling van de steunmaatregel vereiste informatie rechtstreeks aan TAP te vragen. TAP heeft later bijkomende informatie verstrekt alsook een Portugese en Engelse versie van een rapport van de „Banco Português de Investimento" (BPI) en van Barclays de Zoete Wedd Ltd (BZW), hierna de „consultants" genoemd, over de herstructurering en de strategische opties van TAP.

De Commissie heeft bij schrijven van 19 mei 1993 [1] op grond van artikel 93, lid 1, van het Verdrag aan Portugal voorgesteld passende maatregelen te nemen om de vrijstelling van belastingen voor TAP op te heffen en verklaard dat, indien Portugal zou nalaten passende maatregelen te nemen, zij met betrekking tot de belastingvrijstelling de procedure van artikel 93, lid 2, zou kunnen instellen. Portugal heeft de Commissie medegedeeld voornemens te zijn dit probleem te verhelpen in het kader van het aanstaande herstructureringsprogramma. In het plan stellen de Portugese autoriteiten namelijk voor om de belastingvrijstelling tegen het einde van de herstructureringsperiode, dit wil zeggen tegen eind 1997, af te schaffen.

De Commissie besloot daarop met betrekking tot de bovengenoemde steunmaatregelen de procedure van artikel 93, lid 2, in te stellen en stelde Portugal in haar schrijven van 21 maart 1994 van dit besluit op de hoogte. Deze brief is gepubliceerd in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* [2] en belanghebbende derden werd verzocht binnen 30 dagen na deze publikatie commentaar te leveren. Portugal beantwoordde het schrijven van de Commissie bij brief van 21 april 1994, die op 22 april 1994 bij de Commissie is geregistreerd. Het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Finland, Denemarken, Noorwegen en een aantal Europese, voornamelijk in het

[1] PB nr. C 163 van 15. 6. 1993, blz. 5.
[2] PB nr. C 93 van 30. 3. 1994, blz. 12.

Verenigd Koninkrijk gevestigde luchtvaartmaatschappijen alsmede de vakbonden bij TAP gaven in het kader van de procedure hun commentaar. Alle commentaren werden naar behoren aan Portugal ter kennis gebracht. Op 1 juni 1994 ontmoetten de Portugese autoriteiten en de bevoegde ambtenaren van de Commissie van Directoraat-generaal VII (Vervoer) elkaar in Brussel. Op deze vergadering overhandigden de Portugese autoriteiten een brief met hun antwoord op het commentaar van de belanghebbende derden. Aanvullende informatie werd verstrekt per schrijven van 20 juni 1994, dat op 21 juni 1994 bij de Commissie is geregistreerd.

II

Het plan is door Portugal, als enige aandeelhouder van de luchtvaartmaatschappij, op de algemene vergadering van aandeelhouders van 17 januari 1994 goedgekeurd. Het beoogt het herstel van de economische en financiële structuur van de maatschappij over een periode van vier jaar (van 1994 tot eind 1997). Het plan bepaalt ook dat de maatschappij nieuw kapitaal nodig heeft en dat daarvoor een kapitaalverhoging van 180 miljard esc. (913,7 miljoen ecu) in vier fasen dient te worden doorgevoerd. De Regering zal met name het kapitaal van de luchtvaartmaatschappij verhogen door de uitstaande leningen van de maatschappij over te nemen voor een bedrag van :

— 50 miljard esc. in 1994 (255 426 530 ecu),
— 50 miljard esc. in 1995 (255 426 530 ecu),
— 40 miljard esc. in 1996 (204 341 122 ecu),
— 40 miljard esc. in 1997 (204 341 122 ecu).

Voor toekenning van de steun aan TAP door Portugal gelden de volgende voorwaarden :

a) goedkeuring, door de Commissie, van de kapitaalverhoging ;

b) uitvoering van de maatregelen die in het plan zijn opgenomen om de beoogde bedrijfsresultaten te bereiken ;

c) een strikte kostenbeheersing ;

d) beëindiging, aan het eind van de uitvoeringsperiode van het plan, van het pakket aan TAP verleende belastingvrijstellingen.

Bovendien garandeert Portugal gedurende de looptijd van het plan de kredietoperaties van de luchtvaartmaatschappij tot een totaalbedrag van :

— 162 miljard esc. tot 1994 (827 581 970 ecu),
— 169 miljard esc. tot 1995 (863 341 690 ecu),
— 129 miljard esc. tot 1996 (659 000 460 ecu),
— 70 miljard esc. tot 1997 (357 597 150 ecu).

Volgens de Portugese autoriteiten moeten deze kredietgaranties worden verstrekt vanwege de precaire financiële situatie van TAP. De kapitaalverhoging zal over een periode van vier jaar worden gespreid en eerst aan het eind van die periode zal TAP een voor de bankinstellingen aanvaardbare financiële situatie bereiken.

Volgens TAP zullen de belastingvrijstellingen (vooral die van inkomstenbelasting en zegelrecht) voor de periode van 1994 tot en met 1997 naar verwachting in totaal ongeveer 8 miljard esc. (40 868 245 ecu) bedragen.

III

Sedert de nationalisering in 1975 is TAP eigendom van de Portugese Staat. TAP, de belangrijkste Portugese luchtvaartmaatschappij, is met 38 vliegtuigen (inclusief de chartervloot), 9 691 werknemers (eind 1993) en een omzet over 1993 van 162,232 miljard esc. (808 330 ecu) één van de kleinste „nationale" luchtvaartmaatschappijen in de Gemeenschap.

De activiteiten van TAP bestaan hoofdzakelijk uit luchtvervoer, afhandeling („handling") en onderhoud. Het luchtvervoer is veruit de belangrijkste activiteit. In 1992 vertegenwoordigde de omzet in het luchtvervoer 86 % van de totale bedrijfsinkomsten.

In 1993 is TAP zich vooral gaan toeleggen op de drie bovengenoemde hoofdactiviteiten. Het heeft verliesgevende geassocieerde ondernemingen verkocht of gesloten (de luchtvaartmaatschappij Air Atlantis staakte haar activiteiten in mei 1993 en verkeert momenteel in liquidatie, de luchtvaartmaatschappij Euroair werd eind 1993 failliet verklaard en het reisbureau RN Tours werd eind januari 1994 verkocht). Thans bestaat de belangrijkste participatie van TAP uit een aandeel in het cateringbedrijf Cateringpor ; 49 % van het aandelenkapitaal van die onderneming (die voordien voor 100 % in handen was van TAP) is in november 1993 verkocht.

Binnen de Gemeenschap is de thuismarkt van TAP een perifere en betrekkelijk kleine markt. Portugal is in de eerste plaats een toeristische bestemming, gekenmerkt door een weinig renderend vervoer waarin TAP zowel met charter- als met lijnvaartmaatschappijen moet concurreren. TAP exploiteert ondanks zijn beperkte omvang een zeer heterogeen netwerk. Zijn belangrijkste markt is Europa waarop 80 % van zijn activiteiten betrekking hebben. De binnenlandse markt omvat vooral de routes naar de autonome regio's Madeira en de Azoren waarvoor Portugal openbare-dienstverplichtingen heeft ingesteld. TAP exploiteert bovendien en aantal Noordatlantische routes, de meeste verliesgevend, en een aantal routes op Midden- en Zuid-Amerika. Afrika is een belangrijke sector van het netwerk van de maatschappij, die hoofdzakelijk de routes naar de voormalige Portugese kolonies omvat. TAP exploiteert op dit ogenblik geen verbindingen met het Verre Oosten.

Om een dermate gevarieerd netwerk te bedienen, beschikt TAP over een gemengde luchtvloot : eind 1993 bestond deze uit 38 vliegtuigen van vijf verschillende typen (tien B-737-200, tien B-737-300, zes AB-320, vijf AB-310-300 en zeven L-1011-500). De gemiddelde ouderdom van de vloot, die volledig wordt geleasd, bedraagt ongeveer 6,8 jaar. Het feit dat een dermate kleine vloot zoveel verschillende vliegtuigtypen omvat, leidt tot inefficiëntie, omdat dit immers problemen doet rijzen met betrekking tot de flexibiliteit van de bemanningen, de opleiding en de investeringen in reserveonderdelen en gespecialiseerde uitrusting.

TAP heeft met drie grote problemen te kampen. Ten eerste is het netwerk van TAP nog steeds zeer sterk aangewezen op de traditionele markten binnen Portugal en in het buitenland. De binnenlandse markt wordt, zoals hierboven reeds is gezegd, gekenmerkt door weinig renderend vervoer en de routes op de voormalige Portugese kolonies zijn vanwege de politieke instabiliteit over het algemeen zeer onzeker en hebben, hoe dan ook, hun rentabiliteit van eertijds verloren. De structuur van de route werd niet deugdelijk aan de ontwikkeling van de markt aangepast. Ten tweede beschikt de maatschappij, zoals reeds is gezegd, over een niet-efficiënte luchtvlootsamenstelling. Ten derde heeft de luchtvaartmaatschappij te kampen met een lage produktiviteit. De Portugese autoriteiten erkennen uitdrukkelijk dat de huidige produktiviteit van TAP, ongeacht vanuit welk oogpunt zij wordt beoordeeld, systematisch beneden die van de belangrijkste Europese concurrenten blijft, waardoor de maatschappij uiteraard in een nadelige positie verkeert.

Zelfs wanneer rekening wordt gehouden met de gemiddelde lengte van de vluchten, een factor die de produktiviteit van een luchtvaartmaatschappij rechtstreeks beïnvloedt, ligt de produktiviteit van TAP aanzienlijk beneden die van zijn concurrenten.

De lage produktiviteit van TAP wordt veroorzaakt door hoge kosten en lage inkomsten. De maatschappij was overbezet en slecht georganiseerd en heeft te veel vliegtuigtypen in gebruik.

TAP heeft in het verleden met betrekking tot de tarifering van zijn produkten geen degelijk commercieel beleid gevolgd. Het succes van de maatschappij werd veeleer nagestreefd door middel van hoge beladingscijfers dan door op winst gerichte tarieven. Het leek belangrijker het vliegtuig vol te krijgen (vaak via groupageagenten tegen marginale prijzen) dan de bedrijfsresultaten te optimaliseren.

De afhandelingssector van TAP, die ongeveer 2 100 werknemers telt, bezit nog steeds een monopolie om de afhandeling voor derden te verzorgen, behalve op Madeira. Het wordt niet-Portugese luchtvaartmaatschappijen in de meeste Portugese luchthavens toegestaan alleen voor zichzelf de afhandeling te verrichten (platform en passagiers).

De onderhoudsafdeling van TAP met ongeveer 2 000 werknemers wordt voor ongeveer 50 % door die luchtvaartmaatschappij zelf gebruikt. Deze afdeling heeft in de laatste jaren te lijden gehad van de algemene malaise in de luchtvaartindustrie. Ook hier zou de efficiëntie kunnen worden verbeterd en zouden de activiteiten met het algemene bedrijfsplan van de maatschappij in overeenstemming kunnen worden gebracht.

TAP maakt een ernstige financiële crisis door. Eind 1992 bedroegen de totale activa van de maatschappij 130,7 miljoen esc. en de totale verplichtingen 147,3 miljoen esc. Het eigen vermogen is sedert 1980 negatief (minus 16 493 000 esc. in het begrotingsjaar 1992). Deze toestand is in 1993 nog verder verslechterd : het eigen vermogen aan het einde van dat begrotingsjaar bedroeg minus 53 044 000 esc. De verhouding tussen eigen vermogen en verplichtingen op lange termijn en de vaste activa, die in een evenwichtige financiële situatie hoger moet liggen dan 1, bedroeg 0,65. Hieruit blijkt dat de kapitaalstructuur van TAP fundamenteel zwak is. Investeringen in vaste activa, die niet gemakkelijk in contant geld kunnen worden omgezet, worden met leningen op korte termijn gefinancierd.

Als gevolg van de negatieve verhouding tussen het eigen en het vreemde vermogen is de hefboomwerkingscoëfficiënt bij TAP veel slechter dan die bij zijn Europese concurrenten.

Deze zwakke financiële structuur is vooral het gevolg van de zware gecumuleerde verliezen die het kapitaal van de luchtvaartmaatschappij hebben uitgehold. Er zij op gewezen dat TAP sedert zijn nationalisering in 1975 constant verlies en ongunstige bedrijfsresultaten heeft geboekt. TAP maakt verlies op het grootste gedeelte van zijn net. In 1992 heeft TAP slechts op elf van zijn routes winst gemaakt, terwijl het verlies op 30 routes meer dan 50 % hoger lag dan de inkomsten van die routes. De financiële moeilijkheden van TAP zijn in 1974 begonnen met het verlies van zijn vervoermonopolie op de routes naar de voormalige Portugese kolonies in Afrika, welke routes werden gekenmerkt door een intens verkeer en een hoge beladingsgraad en opbrengst.

Wat de rentabiliteit betreft, bevindt TAP zich in een slechtere situatie dan de meeste van zijn Europese concurrenten.

In deze situatie kan alleen verandering worden gebracht door een ingrijpend herstructureringsplan aan te nemen om de economische levensvatbaarheid van de maatschappij te herstellen en haar financiële verhoudingsgetallen binnen voorzichtigere grenzen te brengen. De Portugese autoriteiten zijn er zich terdege van bewust dat de huidige toestand niet onbeperkt kan blijven duren, omdat dit tot de onomkeerbare instorting van de activiteiten zou leiden „zelfs indien een sterke inspanning wordt geleverd om het eigen vermogen te vergroten, wanneer die niet wordt geflankeerd met drastische herstructureringsmaatregelen en een herdimensionering".

IV

De nieuwe raad van beheer van TAP, die eind 1992 is aangesteld, heeft reeds verschillende maatregelen genomen om het herstelproces van de luchtvaartmaatschappij op gang te brengen.

Deze maatregelen behelzen met name het volgende :

— met betrekking tot de herstructurering van de organisatie zijn de grondafhandelings-, onderhouds- en technische diensten onlangs gereorganiseerd en deze worden thans als zelfstandige winstcentra beheerd. De activiteiten van een aantal kleinere diensten en afdelingen zijn geïntegreerd in een secretariaat-generaal, waardoor er bij de aanschaf van goederen en diensten schaalvoordelen zouden moeten kunnen worden verkregen. De administratieve diensten van een aantal overzeese kantoren zijn naar het hoofdkantoor overgebracht ;

— wat het personeel betreft, heeft de Portugese Regering in maart 1993 een circulaire verstuurd met een nieuwe administratieve arbeidsregeling („Regulamento Administrativo de Trabalho"), een maatregel waarin de Portugese wet voorziet, waarin de vanaf 1 april 1993 van toepassing zijnde arbeidsvoorwaarden en de betrekkingen tussen TAP en zijn personeel zijn vastgelegd. De tenuitvoerlegging van deze regeling zal naar schatting op een vermindering van de arbeidskosten met ongeveer 3 miljard esc. per jaar neerkomen. Bovendien zijn de lonen in 1993 en 1994 bevroren en zijn er in 1993 ongeveer 1 200 banen geschrapt (deze maatregelen doen de kosten in 1993 met ongeveer 4 miljard esc. dalen) ;

— wat de luchtvloot betreft, heeft TAP met succes nieuwe voorwaarden kunnen bedingen voor een aantal leasingcontracten voor vliegtuigen ; na de liquidatie van het met TAP gelieerde Air Atlantis zijn vier vliegtuigen weer door TAP geleasd (twee ervan waren aan Air Atlantis geleasd met een garantie van TAP en twee waren aan TAP geleasd, die deze vervolgens weer aan haar dochtermaatschappij heeft doorgeleasd). Deze toename van de vloot werd gecompenseerd door de afstoting van twee B-737-200 en door de opzegging van het leasingcontract voor twee B-737-300 ;

— wat de geassocieerde ondernemingen betreft, is TAP, zoals reeds is opgemerkt, momenteel bezig met een herziening van zijn deelnemingsbeleid door niet-winstgevende deelnemingen af te stoten.

In het herstructureringsplan, dat ter bestudering aan de Commissie is voorgelegd, worden de in 1993 aangevatte maatregelen verder ontwikkeld. Portugal heeft de Commissie medegedeeld dat dit document is opgesteld op basis van een verslag van de consultants, dat ter beschikking van de Commissie is gesteld (zie hoofdstuk I). In dit verslag worden acht strategische scenario's onderzocht die met betrekking tot de toekomst van TAP door de raad van beheer en de Regering zijn opgesteld. Deze scenario's gaan van een scenario waarbij de huidige situatie wordt gecontinueerd, hetgeen tot instorting van de activiteiten leidt, tot een scenario dat in een drastische vermindering van het personeelsbestand met ruim 5 000 personen en een inkrimping van de vloot met 16 vliegtuigen over de periode van 1994 tot en met 1997 voorziet. In elk scenario verzorgt TAP een andere reeks geografische markten.

Het verslag van de consultants omvat onder meer een financiële analyse van elk scenario en een raming van het voor elk scenario benodigde nieuwe kapitaal. Portugal heeft zijn plan gebaseerd op scenario nr. 2 dat door de consultants als de beste keuze werd voorgesteld. Met dit scenario wordt het herstel van de economische en financiële situatie binnen een periode van vier jaar (1994-1997) beoogd.

De door het plan beoogde produktiviteit is een verhouding van 242 000 ATK (Available Tonne Kilometres)/werknemer, rekening houdend met alle werknemers van TAP ofwel 366 000 ATK/werknemer, waarbij de werknemers van de voor derden werkende Afdelingen Onderhoud en Afhandeling buiten beschouwing worden gelaten. Ten aanzien van het vliegtuigpersoneel mikt het plan voor wat de cockpitbemanningen betreft, als beste verhouding op het cijfer van 780 opbrengsturen per jaar, terwijl voor het cabinepersoneel de doelstelling 13 450 APK (Available Passenger Kilometres)/cabinepersoneelslid is.

Volgens het plan dienen deze doelstellingen te worden bereikt door middel van :

a) een reorganisatie van de maatschappij en de totstandbrenging van een gedecentraliseerde structuur om de bureaucratie te beperken en de slagvaardigheid van de maatschappij te verbeteren. Dit moet worden bereikt door :

   — zich te concentreren op de belangrijkste activiteit van TAP, namelijk het luchtvervoer ;

   — andere activiteiten (in een eerste fase de onderhouds- en afhandelingsdiensten) als zelfstandige winstcentra te beheren ;

   — alle maatschappijen die eigendom zijn van TAP, op geïntegreerde wijze te beheren ;

b) een inkrimping van het personeelsbestand door middel van verschillende regelingen voor vervroegde uittreding, of de verbreking van arbeidscontracten met wederzijdse instemming. Volgens het plan moet het personeelsbestand van 9 691 werknemers in 1993 tot 7 110 in 1997 zijn teruggebracht, dus een vermindering met 2 581 werknemers ;

c) het aankweken van soberheidszin door alle onnodige uitgaven te beperken. In dit verband :

   — dienen de arbeidsreglementen te worden aangepast om een grotere soepelheid mogelijk te maken,

— zal slechts worden geïnvesteerd in de belangrijkste bedrijfssectoren waar de resultaten direct voelbaar zijn. Volgens het plan dient TAP zijn filialen in Noord-Amerika, met uitzondering van New York, te sluiten waardoor 90 banen verloren zullen gaan en ruim 340 miljoen esc. per jaar zou worden bespaard. TAP is van plan in de voormalige Portugese kolonies in Afrika (namelijk in Mozambique, São Tome en Guinee-Bissau) te blijven investeren, waar de maatschappij over aanzienlijke „bevroren" fondsen beschikt die waarschijnlijk op geen andere wijze kunnen worden geïnvesteerd. Wat de voormalige Portugese kolonie Macao betreft, is TAP van plan om in de lokale luchtvaartmaatschappij Air Macao, die begin 1996 haar activiteiten zou moeten aanvatten, een belang van 25 % te nemen ;

d) een aanpassing van de commerciële bedrijvigheid aan de nieuwe toestand op de markt om een meer concurrerend produkt te kunnen aanbieden. TAP zal daartoe zijn netwerk rationaliseren door een aantal routes op te geven en zich op andere routes te concentreren. In de Europese sector zal TAP de blijvend onrendabele routes afstoten, die dan slechts in bepaalde seizoenen of door chartermaatschappijen zullen kunnen worden geëxploiteerd.

In de Noordatlantische sector, die van oudsher voor TAP verliesgevend is, zal de luchtvaartmaatschappij alle routes behalve die op New York laten vallen ; TAP overweegt een associatieovereenkomst te sluiten met een Amerikaanse maatschappij die de door TAP prijsgegeven verbindingen zou kunnen blijven onderhouden. Op de Midden- en Zuidatlantische routes en op de Afrikaanse routes zal TAP over het algemeen zijn huidige netwerk handhaven. Wat het Verre Oosten betreft, wenst TAP met vluchten naar de voormalige Portugese kolonie Macao te beginnen.

In het kader van het gekozen scenario zal TAP zijn vloot van 38 vliegtuigen in 1993 tot 32 in 1997 inkrimpen ;

e) een volledige benutting van de verkoopcapaciteit van TAP door middel van onlangs aangekochte computerapparatuur, hetgeen door verbetering van de interne organisatie van de maatschappij tot een verhoging van de inkomsten en een verlaging van de kosten zou moeten bijdragen :

— TAP heeft een kasbeheersysteem ontwikkeld om het beheer van zijn financiële dienst te centraliseren. De volledige toepassing van dit systeem zou onder andere de financiële uitgaven tot het minimum moeten beperken en het beheer van de rekeningen moeten optimaliseren,

— TAP zou een systeem voor inkomstenbeheer dat eind 1990 is aangeschaft, volledig willen benutten om de inkomsten te maximaliseren ;

— TAP is van plan om met betrekking tot het verkoopbeheer en de marktanalyse de mogelijkheden van zijn gecomputeriseerde boekingssysteem volledig te benutten en zo nodig te verbeteren ;

f) de invoering van een coherent systeem voor analytische boekhouding ;

g) de reorganisatie van de boekhouding van de vervoerinkomsten die een betere dagelijkse controle van de inkomsten mogelijk zal maken.

Wat de kapitaalverhoging betreft, wijzen de consultants erop dat elk herstelplan in de eerste plaats erop moet zijn gericht om TAP voldoende financiële kracht te verlenen om de huidige en toekomstige schulden met een veiligheidsmarge aan te kunnen en het in staat te stellen zelfstandig en zonder staatssteun leningen aan te gaan. Ervan uitgaand dat de lonen gelijke tred houden met de verwachte Portugese inflatie van 5 %, zijn de consultants van mening dat een kapitaalinjectie van ten minste 180 miljard esc. die in juni 1994 zou moeten plaatsvinden, plus een bedrag van 15,7 miljard esc. voor het financieren van de pensioenverplichtingen zonder kapitaaldekking van TAP vereist zijn.

In hun conclusies verklaren de consultants dat de succesvolle tenuitvoerlegging van de in elk scenario vervatte maatregelen niet zal volstaan om het voor overleving vereiste efficiëntiepeil te bereiken. De consultants wijzen erop dat TAP niet het nodige vermogen bezit om opgewassen te zijn tegen de nieuwe concurrentie die door de totstandbrenging van de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt is ontstaan. TAP zal daarom op langere termijn gedwongen worden met een buitenlandse partner een strategische alliantie of allianties aan te gaan. Deze alliantie kan eerst worden aangegaan, nadat TAP zich als gevolg van de succesvolle doorvoering van de geplande herstructureringsmaatregelen financieel heeft hersteld. In dit verband zij erop gewezen dat het herstructureringsplan voor TAP geen belemmering vormt om in de toekomst gemeenschappelijke ondernemingen of andere soorten van associatieovereenkomsten met andere internationale vervoermaatschappijen aan te gaan en er worden reeds contacten gelegd om na te gaan wie de geschiktste Europese of Amerikaanse partner is.

Zoals reeds is opgemerkt, wordt in het plan bepaald dat de kapitaalverhoging met 180 miljard esc. vanwege begrotingsmoeilijkheden in vier fasen dient te worden doorgevoerd en dat de Staat de leningen van de luchtvaartmaatschappij ten belope van dit bedrag waarborgt. Volgens het plan zou TAP als resultaat van de kapitaalverhoging in 1997 een financiële autonomie (eigen vermogen/totale activa) van ongeveer 28 % bereiken. Het eigen vermogen en de bedrijfsresultaten zullen vanaf 1996 positief worden en de maatschappij zal in 1997 voor het eerst winst maken.

V

De Commissie heeft besloten tot instelling van de procedure van artikel 93, lid 2, omdat zij bepaalde twijfels had of nadere verduidelijking behoefde op de volgende punten :

1. Volstaat het plan om TAP in staat te stellen zijn problemen op te lossen en binnen de herstructureringsperiode een efficiënte luchtvaartmaatschappij te worden ? De in het plan vervatte produktiviteits- en efficiëntiedoelstellingen, die reeds door enkele van TAP's concurrenten zijn gehaald, leken onvoldoende om de leefbaarheid te kunnen waarborgen.

2. Is de in het plan voorgestelde kapitaalverhoging voldoende om de financiële situatie binnen redelijke grenzen te brengen ?

3. Brengen bepaalde veranderingen (een geleidelijkere inkrimping van het personeelsbestand en doorvoering van de kapitaalverhoging in vier fasen in plaats van een kapitaalverhoging in één keer) van het door de consultants voorgelegde scenario de doelstellingen van het plan niet in gevaar ?

4. Leidt de mogelijk te geringe compensatie van het tekort dat veroorzaakt wordt door de openbare dienstverplichtingen op de routes naar de autonome regio's Madeira en de Azoren, niet tot grote verliezen die het welslagen van het plan onzeker kunnen maken ?

5. Beïnvloedt steun het handelsverkeer niet op een wijze die in strijd is met het gemeenschappelijk belang ?

VI

De belanghebbende derden hebben er in hun commentaar op het geval vooral aan getwijfeld of de herstructureringsmaatregelen van het plan wel voldoende waren en zij toonden zich er over bezorgd dat TAP met de steun de concurrentie zou kunnen gaan vervalsen. Zo kan TAP met behulp van de steun met zeer lage tarieven en extra capaciteit op de Europese routes gaan vliegen ten nadele van de concurrentie. Verder dienen de Portugese autoriteiten de concurrentie te bevorderen door de afhandelingsactiviteiten op Portugese luchthavens voor derden open te stellen.

Het commentaar van Portugal, dat nuttige informatie bevatte over de ontwikkeling van het plan, alsmede de antwoorden op de bij de instelling van de procedure naar voren gebrachte punten kunnen als volgt worden samengevat :

1. Wat de produktiviteitsdoelstelling betreft, betekent het cijfer van 242 000 ATK/werknemer dat in het laatste jaar van het plan moet worden bereikt, een groei van bijna 50 % in de vier jaren van het plan. Als men echter van het totale personeelsbestand het aantal werknemers (34 % van het totale personeelsbestand) dat in 1997 in de onderhouds- en afhandelingsdiensten uitsluitend voor derden zal werken, aftrekt, wordt dat cijfer 366 000.

2. Wat de vraag betreft of de kapitaalverhoging en de wijze van doorvoering daarvan afdoende zouden zijn, wordt opgemerkt dat sommige veronderstellingen in het plan van die van de studie van de consultants verschillen. Het plan is gebaseerd op recentere en nauwkeurigere gegevens. Zo gingen de consultants bij hun advies voor een kapitaalverhoging in één keer met 180 miljard esc. uit van een scenario dat was gebaseerd op een gemiddelde loonsverhoging van 5 % per jaar, terwijl het plan uitging van een bevriezing van de lonen in 1993 en 1994 en een jaarlijkse gemiddelde stijging van 3 % in de periode van 1995 tot en met 1997. Van deze maatregelen werden besparingen verwacht ten bedrage van 13 miljard esc. tegen prijzen van 1994. Bovendien worden verdere besparingen verwacht van de vervroegde-uittredingsregeling van TAP. Volgens de consultants bedragen de kosten van de inkrimping van het personeelsbestand van TAP, met wederzijdse instemming, met 2 581 werknemers (2 000 in 1994 en 581 in de drie daaropvolgende jaren) 28,9 miljard esc. In verband met de vervroegde-uittredingsregeling worden de feitelijke kosten door TAP nu op slechts 21 miljard esc. geschat, een verschil dus van 7,9 miljard esc. met de raming van de consultants. Rekening houdend met een discontofactor van 10 % (1) is de geactualiseerde nettowaarde van de kapitaalverhoging van 180 miljard esc., die volgens het plan in vier fasen moet worden doorgevoerd, tegen prijzen van juni 1994 159 miljards esc. Aan dit bedrag dienen 13 miljard esc. en 7,9 miljard esc. die door bevriezing van de lonen en doorvoering van de vervroegde-uittredingsregeling worden verkregen, te worden toegevoegd, en men komt uit op een totaalbedrag van 179,9 miljard esc. hetgeen de raming van de consultants zeer dicht benadert. Hieruit blijkt dat de kapitaalinjectie in één keer en de betaling van de steun in vier fasen gelijkwaardige oplossingen zijn.

Wat het tijdschema van de kapitaalverhoging betreft, is het van belang de behoeften van de maatschappij en de financiële draagkracht van de eigenaar met elkaar in overeenstemming te brengen, hetgeen betekent dat de kapitaalverhoging niet in één keer kon worden doorgevoerd maar slechts in vier termijnen en niet zonder schulden te maken. Portugal is van mening dat het aldus bereikte kapitaalniveau voldoende is als ondersteuning voor de herstructureringen en dat de maatschappij daarmee de mogelijkheid krijgt geleidelijk een financieel evenwicht te bereiken en in eigen behoeften te voorzien. Deze overtuiging is gebaseerd op de voor-

(1) Deze 10 % zijn de marginale kosten van de door TAP afgesloten leningen. Portugal heeft de Commissie medegedeeld dat bij de laatste door TAP met Portugese banken afgesloten financiële transacties de Portugese luchtvaartmaatschappij een rentepercentage heeft verkregen van ongeveer 9,8 %.

spelde ontwikkeling van de bedrijfsresultaten, een indicator die de werkelijke prestaties van de maatschappij weergeeft. De bedrijfsresultaten die thans negatief zijn, verbeteren gedurende de herstructureringsperiode geleidelijk, worden positief in 1996 (5,5 miljard esc.) en stijgen in het jaar daarop tot het drievoudige. Uit het bovenstaande zou blijken dat de verschillen in uitvoering van het plan ten opzichte van het door de consultants aangenomen scenario geen afbreuk doen aan de verwezenlijking van de uiteindelijke doelstellingen als vermeld in de studie van de consultants.

3. Wat de eventuele nadelige gevolgen van de steun voor handel en concurrentie betreft, zal TAP de steun niet kunnen gebruiken om een op expansie gericht beleid te gaan voeren met capaciteitsverhogingen en dumptarieven. TAP zal zijn marktaandeel op de gebieden waarop het momenteel actief is, niet vergroten en de vloot zou zelfs van 38 vliegtuigen in 1993 tot 32 in 1997 worden verminderd. De aankoop van vier AB-340-vliegtuigen zal niet van invloed zijn op het aanbod van de maatschappij op de Europese markt, aangezien deze vliegtuigen uitsluitend voor lange-afstandsvluchten zullen worden gebruikt. Het aanbod (gemeten in zitplaatsen) op de Europese markt zal van 3 499 zitplaatsen in 1993 tot 3 168 zitplaatsen in 1997 worden verminderd. Deze vermindering houdt een daling in van 9,5 % van het aanbod op de Europese markt op een tijdstip waarop naar verwachting deze markt met 6,6 % per jaar zal gaan groeien. Voorts is TAP van plan bepaalde routes af te stoten waaronder die waarop door Air Atlantis werd gevlogen. TAP is niet van plan om tijdens de herstructureringsperiode nieuwe Europese routes te openen ; het enige doel is rationalisering van het net.

In zijn antwoord op de argumenten van de concurrenten uit het Verenigd Koninkrijk stelt Portugal dat het marktaandeel van TAP op de routes tussen Portugal en het Verenigd Koninkrijk betrekkelijk klein is (in 1993 vervoerde TAP slechts 17,4 % van het totale aantal tussen Portugal en het Verenigd Koninkrijk vervoerde passagiers, en verzorgde slechts 2,6 % van de chartervluchten). TAP is niet de maatschappij die de prijzen bepaalt op de routes tussen Portugal en het Verenigd Koninkrijk, maar heeft zich aangepast aan bepaalde tarieven die door enkele luchtvaartmaatschappijen van het Verenigd Koninkrijk worden gehanteerd.

In het algemeen heeft TAP een aandeel van ongeveer 3 % van het totale aantal Europese passagiers dat door de bij de AEA (Association of European Airlines) aangesloten leden wordt vervoerd. Met zo'n klein marktaandeel en in aanmerking nemende dat TAP voornemens is de vluchten op een aantal Europese routes te staken, dat de door hem aangekondigde capaciteitsverhoging in de herstructureringsperiode beneden het door de IATA voorspelde gemiddelde ligt en dat het niet van plan is nieuwe routes op de Europese markt te openen, kan moeilijk staande worden gehouden dat het herstel van TAP de concurrentiepositie van zijn Europese concurrenten nadelig zal beïnvloeden.

Portugal heeft ook de volgende verklaring gegeven met betrekking tot de afhandeling en toewijzing van „slots" op luchthavens :

— TAP heeft geen afhandelingsmonopolie op de Portugese luchthavens, waar iedere luchtvaartmaatschappij zelf mag afhandelen ;

— Portugal heeft nimmer klachten ontvangen met betrekking tot de toewijzing van „slots". In Portugal is er geen coördinatie tussen de luchthavens. Het DGAC (Direcção-Geral da Aeronautica Civil — Directoraat-generaal voor de Burgerluchtvaart) en niet TAP is belast met het toezicht op de coördinatie van de dienstregelingen en de capaciteit van de luchthavens.

4. Wat de openbare dienstverplichtingen op de routes naar de autonome regio's Madeira en de Azoren betreft, kunnen deze verplichtingen het toekomstig herstel niet in gevaar brengen, aangezien de Staat heeft toegezegd TAP hiervoor te compenseren. Portugal is echter bereid om een openbare-aanbestedingsprocedure te volgen, overeenkomstig de criteria van artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad [1] betreffende de toegang tot de markt, bij de keuze van de luchtvaartmaatschappij die vanaf januari 1996 de vervoerdiensten zal verzorgen tussen het vasteland en de Azoren en Madeira. Er zij op gewezen dat, hoewel de Azoren buiten de werkingssfeer van bovengenoemde verordening vallen, Portugal van plan is dezelfde hierboven genoemde openbare-aanbestedingsregeling te laten gelden voor de betreffende openbare-dienstverplichtingen. In verband hiermee zal Portugal de Commissie in de eerste helft van 1995 van de inhoud van deze openbare-dienstverplichtingen in kennis stellen, zodat zij in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* kunnen worden bekendgemaakt. Bovendien zal Portugal alle soorten niet-geregelde vluchten toestaan op de routes tussen derde landen en de Azoren, ondanks het feit dat deze eilanden niet onder bovengenoemde verordening vallen. In dit verband bevestigden de Portugese autoriteiten dat de liberalisering van het niet-geregelde luchtvervoer tussen alle luchthavens van de Gemeenschap en de Azoren voor alle diensten geldt die niet onder de definitie van geregelde diensten als vervat in Verordening (EEG) nr. 2408/92, vallen, met inbegrip van „seat only"- en „one way"-charters. Niet-geregelde vluchten tussen het Portugese vasteland en Madeira en de Azoren zijn toegestaan, voor zover zij niet in strijd zijn met de exclusieve concessie voor geregelde vluchten, die overeenkomstig artikel 5 van genoemde verordening nog steeds geldt.

[1] PB nr. L 240 van 24. 8. 1992, blz. 8.

5. Portugal heeft zich ertoe verbonden geen totale of gedeeltelijke aankoop van aandelen toe te staan in enige luchtvaartmaatschappij in de Europese Economische Ruimte (EER) gedurende de herstructureringsperiode. Deze belofte staat de luchtvaartmaatschappij nog wel toe door te gaan met het zoeken naar een of meer associatie- of samenwerkingspartners om het netwerk te vervolledigen.

6. Wat de inefficiëntie van de gemengde luchtvloot van TAP betreft, zal die op middellange termijn verbeteren. De vloot zal voornamelijk bestaan uit Boeings voor middellange afstanden en Airbussen voor de lange afstand, een verdeling die bij de meeste Europese luchtvaartmaatschappijen gebruikelijk is.

7. Portugal zal in 1997 de procedures inleiden voor de gedeeltelijke privatisering van het kapitaal van TAP, overeenkomstig een nog te definiëren model.

VII

Artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag en artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst, hierna „de Overeenkomst" genoemd, bepalen dat alle steunmaatregelen van een Lid-Staat of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigde steun, die de mededinging tussen de Lid-Staten verstoren of dreigen te verstoren door bepaalde ondernemingen of produktie van bepaalde goederen te begunstigen, onverenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt en de Overeenkomst, voor zover deze steun de handel tussen de Lid-Staten en de overeenkomstsluitende partijen ongunstig beïnvloedt.

Het Verdrag en de Overeenkomst huldigen het neutraliteitsbeginsel met betrekking tot de regeling van het eigendomsrecht in de Lid-Staten en het beginsel van gelijkheid tussen openbare en particuliere ondernemingen (artikel 222 van het EG-Verdrag en artikel 125 van de Overeenkomst). Als gevolg van deze beginselen kan het optreden van de Commissie openbare lichamen niet benadelen of bevoordelen wanneer zij in ondernemingen kapitaal injecteren. De Commissie moet evenwel een onderzoek instellen naar een financiële interventie uit openbare middelen in ondernemingen om te voorkomen dat de Lid-Staten door middel van overheidssteun de eerlijke concurrentie op de gemeenschappelijke markt verstoren.

In het onderhavige geval is Portugal voornemens het kapitaal van TAP met 180 miljard esc. te verhogen en wenst Portugal de kredietverrichtingen van TAP tot een bepaald bedrag gedurende de herstructureringsperiode van vier jaar te garanderen. Portugal heeft reeds een kredietgarantie verstrekt om TAP in de gelegenheid te stellen om opnieuw over een kredietfaciliteit te onderhandelen. Bovendien is TAP vrijgesteld van sommige belastingen in Portugal. Het tijdstip is nu gekomen om de kapitaalverhoging, de garanties en de belastingvrijstellingen afzonderlijk te toetsen aan de ter zake dienende bepalingen van het Verdrag.

A. *Kapitaalverhoging*

Bij het onderzoek van de vraag of staatssteun een rol speelt bij kapitaalinjecties uit openbare middelen, baseert de Commissie haar beoordeling op het beginsel van markteconomische investeringen. Volgens dit beginsel is er geen sprake van staatssteun wanneer nieuw kapitaal wordt ingebracht onder omstandigheden die voor een naar marktcriteria tewerkgaande particuliere investeerder aanvaardbaar zouden zijn [1].

Het Hof van Justitie heeft verduidelijkt dat een particuliere investeerder, waarmee de deelneming van de publieke investeerder moet worden vergeleken, zich ten minste moet gedragen als een particuliere holding of een openbare holding of een particuliere groep ondernemingen met een algemene of sectoriële structuurpolitiek die wordt geleid door het uitzicht op rendement op termijn [2].

Portugal heeft overeenkomstig artikel 93 van het Verdrag de Commissie naar behoren op de hoogte gesteld van de als een steunmaatregel voorgenomen kapitaalverhoging ten gunste van TAP. In de kennisgeving is evenwel gesteld dat een particuliere investeerder onder de omstandigheden van een markteconomie en met vooruitzichten op lange termijn bereid kan worden gevonden een zelfde investering te doen als die welke de Staat overweegt, aangezien er goede rentabiliteitsvooruitzichten bestaan voor de periode na de uitvoering van het herstructureringsprogramma. De Commissie deelt dit standpunt niet. In het onderhavige geval is de Commissie van mening dat een verstandige particuliere investeerder, die goed rekening houdt met de zeer slechte financiële structuur van de Portugese luchtvaartmaatschappij, hoogstwaarschijnlijk niet bereid zou zijn gevonden in TAP geld te steken. Er moet op worden gewezen dat volgens het plan de bedrijfsresultaten in 1996 positief zullen worden en de maatschappij haar eerste positieve nettoresultaat eerst in 1997 zal boeken. Deze vooruitzichten inzake de rentabiliteit en de enorme schulden en gecumuleerde verliezen die zwaar op het financiële beheer van de luchtvaartmaatschappij drukken (zie hoofdstuk III), zouden een particuliere investeerder ervan weerhouden geld in TAP te steken, aangezien het niet waarschijnlijk is dat de investering binnen een redelijke termijn een normaal rendement oplevert. De Commissie is derhalve van mening dat de medegedeelde kapitaalverhoging een steunmaatregel is.

[1] Mededeling van de Commissie van 17 september 1984 betreffende overheidsholdings — Bulletin EG 9-1984; arrest van het Hof van Justitie van 13 maart 1985 in de gevoegde zaken 296/82 en 318/82 (Nederland en Leeuwarder Papierwarenfabriek BV tegen Commissie), Jurisprudentie 1985, blz. 809, rechtsoverweging 17.

[2] Arrest van het Hof van Justitie van 21 maart 1991, in zaak C-305/89 (Italië tegen Commissie), Jurisprudentie 1991, blz. I-1603, rechtsoverweging 20.

B. *Garanties*

De Commissie heeft bij schrijven van 5 april 1989 de Lid-Staten op de hoogte gesteld van haar standpunt over staatsgaranties. Volgens haar vallen alle rechtstreeks door de Staat verleende of door tussenkomst van daartoe gemachtigde financiële instellingen verstrekte kredietgaranties onder artikel 92, lid 1, van het Verdrag. De Commissie aanvaardt garanties alleen indien deze contractueel gekoppeld zijn aan specifieke voorwaarden die kunnen gaan tot de verplichte faillietverklaring van de begunstigde onderneming of een soortgelijke procedure. De Commissie heeft de Lid-Staten ervan in kennis gesteld dat elk geval van verlening van staatsgaranties krachtens artikel 93, lid 3, van het Verdrag moet worden gemeld, of dit nu in het kader van de uitvoering van een bestaande algemene garantieregeling dan wel van een specifieke maatregel gebeurt. Bovendien heeft de Commissie voor wat de garantieregelingen betreft, verklaard dat zij voornemens is slechts regelingen te onderzoeken waarbij garanties worden ingesteld, doch niet alle gevallen waarin krachtens een regeling een garantie wordt verleend (zie haar brief van 12 oktober 1989).

De Portugese Regering heeft de Commissie op de hoogte gesteld van haar voornemen de leningen van TAP te garanderen tot een bepaald maximumbedrag gedurende de herstructureringsperiode. Deze garanties worden niet verleend in het kader van een regeling, maar zijn specifieke steunmaatregelen die TAP in staat moeten stellen het voor de bedrijfsvoering en overleving benodigde geld te lenen. De Commissie is van mening dat het steunelement in staatsgaranties normaal het verschil is tussen het tarief dat de leningnemer onder normale commerciële voorwaarden zou betalen en het dankzij de garantie werkelijk verkregen tarief, vrij van alle voor de garantie betaalde premies. In het licht van de financiële moeilijkheden van de luchtvaartmaatschappij is de Commissie echter van mening dat geen enkele financiële instelling of bank zonder staatsgarantie geld aan TAP zou lenen. Portugal bevestigt in de motivering van de noodzaak van garanties „dat de financiële situatie van de maatschappij eerst aan het eind van de periode voor de bankinstellingen financieel geloofwaardig wordt". Uit het bovenstaande volgt dat TAP geen geld zou kunnen lenen als de banken niet zouden kunnen vertrouwen op de steun van de Portugese Regering aan TAP. Het met de staatsgarantie gemoeide steunbedrag zou gelijk kunnen zijn aan de som die met behulp van de garantie wordt geleend. De Portugese Regering heeft in 1993 vijf ondersteuningsbrieven („comfort letters") afgegeven ter dekking van verscheidene bankleningen.

Door deze ondersteuningsbrieven kon TAP bij een aantal Portugese en buitenlandse kredietinstellingen kredietfaciliteiten verkrijgen. De ondersteuningsbrieven, die deze leninggevers garanderen dat de Portugese Regering achter de luchtvaartmaatschappij staat, verbeteren de positie van TAP met betrekking tot de leningen en kunnen beschouwd worden als garanties, hetgeen Portugal niet ontkent.

C. *Belastingvrijstelling*

TAP geniet vrijstelling van belastingen. Dit fiscale privilege werd vóór de toetreding van Portugal tot de Gemeenschap verleend. De belastingvrijstelling is een afzonderlijke steunmaatregel, aangezien het de lasten verlicht die normaal op een onderneming drukken. Door de belastingvrijstelling heeft de onderneming een voordeel ten opzichte van haar concurrenten die dergelijke privileges niet hebben. Portugal heeft de Commissie medegedeeld dat de belastingontheffing eerst aan het eind van de herstructureringsperiode zal worden afgeschaft. De onderneming raamt het totale bedrag van de vrijstelling voor de periode van 1994 tot en met 1997 op rond 8 miljard esc. De belastingvrijstelling kan derhalve beschouwd worden als een extra steunmaatregel in het kader van het herstructureringsprogramma.

TAP is een luchtvaartmaatschappij die op verschillende Europese routes vliegt waarop als gevolg van de liberalisatie van de gemeenschappelijke luchtvervoersmarkt de concurrentie hevig is. Als gevolg van de geplande kapitaalverhoging en de kredietgaranties krijgt TAP een rechtstreeks concurrentievoordeel ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen die dergelijke faciliteiten niet hebben. De steunmaatregel verstoort derhalve de concurrentie binnen de gemeenschappelijke markt. Bovendien heeft de steunmaatregel een ongunstige invloed op het handelsverkeer in de EER, omdat hij wordt toegekend aan een onderneming die actief is in de sector luchtvervoer, die van nature grensoverschrijdende activiteiten omvat.

De Commissie is daarom van mening dat de kapitaalverhoging en de kredietgaranties waarvan kennis is gegeven (met inbegrip van de niet gemelde garanties in de vorm van ondersteuningsbrieven), alsook de belastingvrijstelling steunmaatregelen vormen in de zin van artikel 92, lid 1, van het Verdrag, respectievelijk artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst. Van laatstgenoemde garanties had krachtens artikel 93, lid 3, van het Verdrag kennis moeten worden gegeven.

De steun aan TAP kan niet op grond van artikel 92, lid 2, van het Verdrag als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt en evenmin als verenigbaar met artikel 61, lid 2, van de EER-Overeenkomst worden beschouwd, aangezien de steunmaatregel niet beantwoordt aan één van de daarin vermelde hypothesen.

Artikel 92, lid 3, onder a) en c), van het Verdrag, respectievelijk artikel 61, lid 3, onder a) en c), van de EER-Overeenkomst, voorziet in uitzonderingen voor steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde streken te bevorderen of te vergemakkelijken. Portugal verklaart dat de steunmaatregel als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt zou kunnen worden beschouwd, aangezien steun aan het luchtvervoer van

wezenlijk belang is voor de regionale ontwikkeling. Portugal, een land dat in de Gemeenschap tot de perifere, minder begunstigde landen behoort, zou door het verdwijnen van zijn nationale luchtvaartmaatschappij sterk afhankelijk worden van in het buitenland gevestigde maatschappijen, hetgeen de versterking van de economische en sociale samenhang ernstig in gevaar zou brengen. Door het verdwijnen van TAP zou bovendien het aantal werklozen in Portugal toenemen en dat in een periode waarin de bescherming van de werkgelegenheid één van de prioriteiten van het communautaire beleid is. De Commissie kan de argumenten van Portugal niet aanvaarden, omdat de steun ten gunste van TAP niet past in een regionaal plan dat openstaat voor alle ondernemingen die in Portugal bedrijvig zijn. De kapitaalverhoging en de garanties zijn maatregelen ad hoc, gericht op financiering van de herstructurering. Dit geldt ook voor de belastingvrijstelling, die in geen enkel opzicht een regionaal karakter heeft.

Wat de afwijkingen betreft waarin artikel 92, lid 3, onder b) en d), van het Verdrag, respectievelijk artikel 61, lid 3, onder b), van de EER-Overeenkomst, voorziet, is het duidelijk dat steunmaatregelen niet ten doel hebben de verwezenlijking van een belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang noch de instandhouding van de cultuur en het erfgoed te bevorderen. Bovendien heeft Portugal zich in de kennisgeving niet op deze bepalingen beroepen.

VIII

Wat de uitzondering betreft waarin artikel 92, lid 3, onder c), van het Verdrag, respectievelijk artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst voorziet voor steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid te vergemakkelijken, kan de Commissie bepaalde vormen van herstructureringssteun als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt beschouwen indien zij aan een aantal voorwaarden voldoen (zie het achtste verslag over het mededingingsbeleid (1978), punt 176). Deze voorwaarden moeten worden gezien in de context van de twee in bovengenoemde artikelen vervatte beginselen : de steun moet nodig zijn voor het ontwikkelen van de activiteit vanuit communautair oogpunt en hij mag de voorwaarden waaronder het handelsverkeer geschiedt niet zodanig veranderen dat het gemeenschappelijke belang wordt geschaad [1].

Deze criteria zijn in een sectoriële context (luchtvaart) geïnterpreteerd in het Memorandum nr. 2 van 15 maart 1984 met betrekking tot de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid in de sector luchtvervoer (COM(84) 72 def.), waarin wordt gesteld dat de Commissie in bepaalde gevallen in overeenstemming met artikel 92 kan besluiten dat steun mag worden verstrekt aan individuele luchtvaartmaatschappijen die met ernstige financiële moeilijkheden te kampen hebben, mits aan bepaalde voorwaarden is voldaan :

a) de steunmaatregel moet deel uitmaken van een door de Commissie goed te keuren programma, gericht op het herstel van de commerciële levensvatbaarheid van de luchtvaartmaatschappij, opdat zij, binnen een redelijk korte termijn, op levensvatbare wijze en zonder verdere steun zou kunnen functioneren ;

b) de betrokken steun mag de moeilijkheden van die Lid-Staat niet naar elders in de Gemeenschap verleggen ;

c) de steunmaatregel moet zo zijn gestructureerd dat hij transparant en controleerbaar is.

Gezien de toegenomen concurrentie en met name de liberalisering na de goedkeuring van het derde pakket (Verordeningen (EEG) nr. 2407/92 [2], (EEG) nr. 2408/92 [3] en (EEG) nr. 2409/92 [4] van de Raad) in de luchtvervoersector, moet de Commissie nauwlettend toezien op de steunmaatregelen van de Staten om gevolgen te voorkomen die strijdig zouden zijn met het gemeenschappelijk belang.

Wat artikel 92, lid 3, onder c), betreft, beweert Portugal dat de steunmaatregel in aanmerking zou kunnen komen voor deze uitzondering, omdat het plan gericht is op herstel van de levensvatbaarheid van de maatschappij. De maatschappij zou aan het eind van de herstructureringsperiode financieel autonoom zijn en zou dan ten dele kunnen worden geprivatiseerd. Het plan zou de moeilijkheden van TAP niet naar zijn concurrenten verplaatsen, omdat het onmogelijk een expansief beleid zou kunnen voeren. De maatschappij zou bovendien haar totale aanbod verminderen, omdat zij haar vloot zou inkrimpen en een aantal routes in Europa zou opgeven.

De problemen van TAP, zoals door Portugal wordt aangevoerd, worden vooral veroorzaakt door een niet efficiënt beleid in het verleden en door het feit dat de luchtvaartmaatschappij openbare-dienstverplichtingen moet nakomen die haar commerciële belangen doorkruisen. Een dergelijk opgezet herstructureringsprogramma zal de levensvatbaarheid van de luchtvaartmaatschappij op middellange termijn kunnen herstellen en zou haar kunnen helpen bij de aanpassing van nieuwe concurrentievoorwaarden die door het liberaliseringsproces in de Gemeenschap zijn gecreëerd.

De Commissie heeft gecontroleerd of aan de voorwaarden van artikel 92, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag en artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst is voldaan om na te gaan of de steun verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt :

[1] Arrest van het Hof van Justitie van 17 september 1980 in zaak 730/79 (Philip Morris Holland BV tegen Commissie), Jurisprudentie 1980, blz. 2671.

[2] PB nr. L 240 van 24. 8. 1992, blz. 1.
[3] PB nr. L 240 van 24. 8. 1992, blz. 8.
[4] PB nr. L 240 van 24. 8. 1992, blz. 15.

1. Allereerst heeft de Commissie de huidige situatie in de burgerluchtvaart bezien.

In de eerste helft van 1994 lijkt de burgerluchtvaart zich praktisch hersteld te hebben van de economische crisis die tijdens de Golfoorlog in de tweede helft van 1990 was ontstaan. Het reizigersvervoer is in 1992 en 1993 met respectievelijk 14 % en 9 % toegenomen (cijfers van de AEA). Deze sterke groei werd bevestigd door de resultaten in de eerste maanden van 1994 (januari-maart). In deze periode nam het reizigersvervoer respectievelijk met 9,1 %, 9,9 % en 14,1 % toe vergeleken met de overeenkomstige periode van het voorafgaande jaar. Ondanks deze positieve resultaten lijdt een aantal Europese luchtvaartmaatschappijen nog steeds verlies. Een van de belangrijkste oorzaken hiervan is de mondiale economische recessie, die de gevolgen van de Golfcrisis heeft versterkt en een enorme invloed heeft gehad op de luchtvaartsector, die bijzonder gevoelig is voor veranderingen van het algemene niveau van economische bedrijvigheid. Vele reizigers in de „business class" — reeds lang een zeer winstgevende sector — willen goedkoper vliegen, hetgeen bijdraagt tot de slechte financiële resultaten van de luchtvaartmaatschappijen. Een andere factor die de resultaten heeft beïnvloed, is het aantal investeringen in nieuwe toestellen aan het eind van de jaren tachtig op basis van optimistische commerciële programma's. De levering van deze vliegtuigen heeft voor een overcapaciteit gezorgd omdat de omvangrijke toename van het aanbod niet gepaard is gegaan met een overeenkomstige toename van de vraag. Bij vele luchtvaartmaatschappijen is de bezettingsgraad nog steeds onvoldoende om commercieel levensvatbaar te zijn en zij moeten, om hun vliegtuigen te vullen, zelfs in het winterseizoen goedkope tarieven aanbieden.

De vooruitzichten voor de Europese luchtvaartindustrie zijn op middellange termijn (1994-1997) echter zeer positief. (De verwachte jaarlijkse verkeerstoename bedraagt volgens het jaarverslag van de IATA van 1993 rond 6 %.) De overcapaciteit lijkt, gezien deze gegevens, een verschijnsel van tijdelijke aard te zijn dat in 1995 kan zijn verdwenen. (Zie de mededeling van de Commissie over een betere toekomst voor de burgerluchtvaart in Europa — COM(94) 218 def., blz. 7.) Dit wordt bevestigd door de gestadige toename van de bezettingsgraad gedurende de eerste maanden van 1994.

In het licht van het bovenstaande is de Commissie van mening dat de Europese luchtvaartmarkt niet onder invloed staat van een structurele overcapaciteitscrisis en dat het voor de toestand van de luchtvaart niet noodzakelijk is de capaciteit te verminderen.

2. De Commissie heeft het plan in het licht van artikel 92, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag, respectievelijk artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst, onderzocht.

Op basis van andere elementen in de analyse van Portugal (zie hoofdstuk VI) is de Commissie van mening dat de herstructurering van TAP tot de ontwikkeling van de luchtvaart in een perifeer gebied van de EER zal bijdragen.

In dit opzicht heeft de Commissie volledig begrip voor de rol van TAP als de grote Portugese luchtvaartmaatschappij die de routes tussen Portugal, de rest van de EER en de voormalige Portugese kolonies moet onderhouden.

Op basis van de door Portugal verstrekte gegevens en toelichtingen in het raam van de procedure bedoeld in artikel 93, lid 2, is de Commissie tot de conclusie gekomen dat het plan voldoende gestructureerd is en, mits goed uitgevoerd, tot een daadwerkelijke herstructurering kan leiden.

Een en ander wordt ondersteund door het feit dat, wat het produktiviteitsdoel van 366 000 ATK/werknemer betreft (exclusief het personeel dat belast is met onderhoud en grondafhandeling voor derden), de Commissie van mening is dat deze doelstelling noodzakelijk en realistisch en een zeer aanvaardbaar streefgetal heeft. In dit verband moet erop gewezen worden dat de afhandeling- en onderhoudsdiensten van TAP zeer groot zijn en dat TAP op grote schaal onderhoud en afhandeling voor derden verricht. Op basis van gegevens over werk voor derden door andere Europese luchtvaartmaatschappijen in de onderhouds- en afhandelingssector laat de doelmatigheid van het luchtverkeersbedrijf van TAP (met uitzondering van al het onderhoud en de afhandeling) zich vergelijken met dezelfde kernbedrijfssector van andere Europese luchtvaartmaatschappijen. TAP wil zijn efficiëntie (gemeten in ATK/werknemer, afhandelingen en onderhoud niet inbegrepen) verhogen tot 625 000 ATK. Dit is een zeer aanvaardbare doelstelling vergeleken met het gemiddelde niveau van de efficiëntie van de voornaamste Europese luchtvaartmaatschappijen, die in 1992 op ongeveer 400 000 ATK/werknemer uitkwamen (eveneens onderhoud en afhandeling niet inbegrepen). Zelfs als men ervan uitgaat dat deze luchtvaartmaatschappijen hun produktiviteit in de komende vier jaar sterk zullen vergroten, steekt de efficiëntiedoelstelling van TAP gunstig af tegen de te verwachten ontwikkelingen bij andere luchtvaartmaatschappijen in de Gemeenschap.

De Commissie erkent dat het door de Regering ingediende plan en door de consultants onderzochte scenario deels gebaseerd is op verschillende, maar niet noodzakelijk onverenigbare veronderstellingen. Het plan gaat uit van de veronderstelling dat in 1993 en 1994 geen loonsverhoging zal plaatsvinden en van een gemiddelde jaarlijkse groei van 3 % in de periode van 1995 tot en met 1997, terwijl de consultants een gemiddelde loonsverhoging van 5 % per jaar verwachten. Een andere belangrijke factor is de besparing door het voortijdige-uittredingsprogramma van TAP, waarmee de consultants geen rekening hebben gehouden. Het vervroegde-uittredingsprogramma kost slechts 21 miljard esc., hetgeen 7,9 miljard lager is dan de kostenraming van de consultants (28,9 miljard esc.).

Het onderzoek van de consultants moet beschouwd worden als een voorstudie waarmee de Portugese autoriteiten bij de opstelling van het plan rekening hebben gehouden.

De onderneming zal haar bedrijfsresultaten sterk verbeteren, hetgeen tot uiting zal komen in de werkelijke bedrijfsresultaten gedurende de herstructureringsperiode. Het bedrijfsresultaat, dat in 1993 negatief was, is gedurende de herstructureringsperiode gestadig verbeterd en zal in 1996 positief worden. Het feit dat het nettoresultaat pas in 1997 positief wordt, kan voornamelijk worden verklaard door de financiële lasten van TAP in de eerste drie jaar van het programma. Een geslaagde uitvoering van het programma stelt TAP in staat haar korte-termijnschulden weg te werken en in 1997 een rentedekkingsverhouding (bedrijfsresultaat/financiële last) van 1,72 te bereiken. Dit cijfer lijkt aanvaardbaar te zijn gezien de termen van het herstructureringsprogramma dat eerst aan het eind van dat jaar wordt voltooid.

De onderzochte steun wordt verleend voor het herstel van de financiële balans en om de luchtvaartmaatschappij in staat te stellen een financiële situatie te bereiken die geloofwaardig is voor de financiële instellingen. Het lijdt geen twijfel dat de nieuwe financiering van een onderneming die vanwege haar negatieve nettowaarde niet zelfstandig kan lenen, een essentieel onderdeel uitmaakt van een herstructureringsprogramma. Portugal is van mening dat de steunmaatregel is afgestemd op de behoeften van de herstructurering en voldoende is om ervoor te zorgen dat de maatschappij weer commercieel levensvatbaar wordt. Bovendien wordt de belastingvrijstelling aan het eind van de herstructureringsperiode afgeschaft. De Commissie neemt nota van deze verklaring en wijst erop dat deze steunmaatregel de laatste moet zijn gedurende de uitvoering van het programma ([1]). Wat de garanties betreft, merkt de Commissie op dat zij TAP toestaat een deel van de fondsen voor de herstructurering te verhogen, maar eist dat aan de bepalingen en voorwaarden van haar brief van 5 april 1989 wordt voldaan.

De Commissie heeft nota genomen van het voornemen van Portugal in 1997 de procedures in te leiden voor de gedeeltelijke privatisering van TAP. Portugal heeft cijfers verstrekt waaruit blijkt dat TAP reeds gedurende de eerste maanden van 1994 het programma met succes heeft uitgevoerd (volgens het programma moesten de bedrijfsresultaten van het eerste kwartaal van 1994 minus 7 985 miljoen esc. bedragen terwijl de werkelijke bedrijfsresultaten minus 6 944 miljoen esc. waren). Wat de uitvoering van het sociale plan betreft, merkt de Commissie op dat is nagegaan dat voortdurend voortgang wordt geboekt met de vermindering van het personeelsbestand, zoals dat ook geschiedt op het stuk van de besprekingen met de vakverenigingen.

Op basis van het bovenstaande is de Commissie van mening dat zij het plan positief kan beoordelen. De Commissie moet er echter zeker van zijn dat het plan geheel wordt uitgevoerd overeenkomstig de bovenvermelde doelstellingen. Portugal heeft ermee ingestemd de Commissie verslag uit te brengen over de vorderingen bij de uitvoering van het herstructureringsprogramma van TAP ; de desbetreffende verslagen zullen minstens vier weken vóór de betaling van de tweede, derde en vierde tranche in, respectievelijk, 1995, 1996 en 1997 aan de Commissie worden voorgelegd, zodat zij de mogelijkheid krijgt zo nodig commentaar te geven.

Wat de methode betreft voor de berekening van de compensatie van het verlies op de routes naar de autonome regio's Madeira en de Azoren heeft Portugal aangetoond dat deze methode een compensatie met zich brengt die gelijk is aan of iets lager ligt dan het werkelijke verlies. De gekozen methode kan derhalve niet tot substantiële verliezen leiden noch het succes van de herstructurering in gevaar brengen.

In het licht van het bovenstaande is de Commissie van mening dat vanuit Europees oogpunt het herstructureringsprogramma van TAP tot de ontwikkeling van de luchtvaartsector bijdraagt.

3. Daarnaast heeft de Commissie nagegaan of de steun de handelsvoorwaarden zodanig beïnvloedt dat het gemeenschappelijk belang geschaad wordt.

Tegen de achtergrond van de toestand van de Europese luchtvaart (zie boven) en de kenmerken van het plan is de Commissie tot de conclusie gekomen dat men kan speculeren over de nadelige gevolgen van de steunmaatregel voor de concurrentiepositie van de concurrenten van TAP, maar dat uit het onderstaande blijkt dat deze dreiging niet reëel is. De door Portugal gegeven toelichting en garanties (zie hoofdstuk VI, punt 3) hebben de Commissie ervan overtuigd dat de steunmaatregel geen nadelige gevolgen voor de concurrentie kan hebben. De Commissie merkt op dat de toekomstige handelsstrategie van TAP niet gericht is op het openen van nieuwe Europese routes, maar dat TAP haar netwerk slechts wenst te rationaliseren. De luchtvaartmaatschappij zal immers door een aantal luchtroutes op te geven haar totale marktaandeel verminderen en haar capaciteit (uitgedrukt in aantal zitplaatsen) op de Europese markt zal aanzienlijk worden teruggebracht (van 3 499 zitplaatsen in 1993 tot 3 168 zitplaatsen in 1997). Deze vermindering wordt weerspiegeld in een aanbodverlaging van 9,5% op de Europese markt in een periode waarin verwacht wordt dat deze markt met meer dan 6 % zal groeien. Een en ander wordt bevestigd door het feit dat TAP, dat in 1993 4 688 miljoen beschikbare reizigerskilometers (APK) kon aanbieden, voor de Europese markt een capaciteitstoename voorspelt van slechts 11,4 % :

([1]) Zie Beschikking 94/118/EG van de Commissie in de zaak Aer Lingus (PB nr. L 54 van 25. 2. 1994, blz. 30).

— 1994 : 4 877 miljoen APK,
— 1995 : 4 949 miljoen APK,
— 1996 : 5 085 miljoen APK,
— 1997 : 5 225 miljoen APK.

Deze groei ligt beduidend lager dan de voorspelde groei van het verkeer voor deze bedrijfstak (volgens de statistieken van AEA/RB4-Country Forecasting Models van 16 juni 1993 zal het verkeer met 6,8 % per jaar toenemen, hetgeen neerkomt op 30,1 % gedurende de herstructureringsperiode) en zal jaarlijks worden bijgesteld ingeval de werkelijke groei van de EER-markt lager is dan de bovengenoemde groei van TAP.

De Commissie heeft nota genomen van de prognose van het aanbod van TAP en is van mening dat de bovengenoemde plafonds gerespecteerd moeten worden om alle risico te vermijden dat de steunmaatregel een nadelige uitwerking heeft op de positie van de concurrenten van TAP.

Daarnaast heeft de Commissie de garantie van Portugal gekregen dat de steun slechts voor de herstructurering zal worden gebruikt en niet om aandelen in andere EER-luchtvaartmaatschappijen te verwerven.

De Commissie heeft terdege kennis genomen van de garanties en de verplichtingen van Portugal voor wat de tenuitvoerlegging van de regels over de toegang tot de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt en de interpretatie van een aantal bepalingen betreft. De Commissie is van mening dat het wegnemen van de beperkingen die TAP tegen concurrentie beschermen, een passende compensatie biedt voor de verlening van de steunmaatregel, die het gemeenschappelijk belang dient krachtens artikel 92, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag, respectievelijk artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst. Met name heeft Portugal :

— bevestigd dat de liberalisatie van niet regelmatig vervoer tussen alle luchthavens in de Gemeenschap en de Azoren betrekking heeft op alle diensten als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 2408/92, met inbegrip van de „seat only"- en de „one way"-charter. Dit betekent dat dit soort luchtvervoer wordt toegestaan niettegenstaande het feit dat de Azoren tijdelijk van de toepassing van Verordening (EEG) nr. 2408/92 zijn uitgesloten ;

— nogmaals bevestigd dat zij vastbesloten is in 1995 een openbare-aanbestedingsprocedure te volgen voor de verbindingen tussen het Portugese vasteland en de autonome regio's Madeira en de Azoren overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92. Bovendien ligt het in het voornemen van Portugal om de Commissie gedurende het eerste halfjaar van 1995 over de inhoud van de openbare-dienstverplichtingen in te lichten, zodat deze in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* kunnen worden gepubliceerd. In dit verband benadrukt de Commissie dat artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 inhoudt, dat de omschrijving van de openbare-dienstverplichtingen afzonderlijk in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* moet verschijnen. Indien na publikatie geen Europese luchtvaartmaatschappij bereid is deze openbare dienst op zich te nemen, wordt het recht om een dergelijke dienst te exploiteren in het kader van een openbare aanbesteding hetzij voor afzonderlijke routes hetzij voor groepen routes aan elke Europese luchtvaartmaatschappij aangeboden die een dergelijke dienst mag onderhouden.

Wat het monopolie van TAP voor de afhandeling op de grond betreft, neemt de Commissie genoegen met het feit dat iedere luchtvaartmaatschappij zelf deze werkzaamheden op Portugese luchthavens mag verrichten, aangezien er op communautair niveau geen liberalisatiemaatregelen bestaan.

IX

Gezien het bovenstaande kan op de door Portugal aan TAP verleende steunmaatregel in de vorm van kapitaalverhoging, kredietgaranties en belastingontheffing gedurende de herstructureringsperiode de uitzondering van artikel 92, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag, respectievelijk artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst, van toepassing zijn, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN :

Artikel 1

De steunmaatregel gedurende de periode van 1994 tot en met 1997 ten behoeve van de herstructurering van TAP in de vorm van een kapitaalverhoging van 180 miljard esc., welke in vier tranches zal worden betaald, kredietgaranties tot een maximumbedrag van 169 miljard esc. en belastingontheffing, die overeenkomstig het plan en de verbintenissen van Portugal ten uitvoer wordt gelegd, waaronder de gedeeltelijke privatisering, wordt beschouwd als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt en met de EER-Overeenkomst, overeenkomstig artikel 92, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag en artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst, mits :

a) de betaling van de tweede, derde en vierde termijn afhankelijk wordt gesteld van de verwezenlijking van de prognoses inzake de bedrijfsresultaten van TAP ;

b) de belastingvrijstelling voor TAP aan het eind van de herstructureringsperiode (31 december 1997) wordt opgeheven en de leninggaranties in overeenstemming zijn met de in de brief van 5 april 1989 van de Commissie aan de Lid-Staten vervatte voorwaarde ;

c) het vervoeraanbod van TAP niet hoger wordt dan de cijfers die aan de Commissie zijn verstrekt (zie hoofdstuk VIII, punt 3) en jaarlijks wordt bijgesteld wanneer de werkelijke groei van de desbetreffende EER-markt lager ligt dan die van het aanbod van TAP ;

d) Portugal jaarlijks ten minste vier weken vóór de datum van betaling voor 1995, 1996 en 1997 een verslag indient over de herstructurering van TAP. Mocht de Commissie na overleg met Portugal besluiten een onafhankelijke deskundige te benoemen om de voortgang van de herstructurering te onderzoeken en na te gaan of aan de voorwaarden voor de goedkeuring van de steunmaatregel is voldaan, dan stelt Portugal de betaling met nog eens vier weken uit zodat de Commissie zo nodig commentaar kan geven;

e) Portugal uiterlijk vanaf 1 januari 1996 artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 toepast op de autonome regio's Madeira en de Azoren en de openbare-dienstverplichtingen voor de betrokken afzonderlijke routes publiceert (zie hoofdstuk VIII, punt 3);

f) Portugal de toezegging nakomt dat de liberalisering van niet-geregeld vervoer tussen alle luchthavens in de Gemeenschap en de Azoren betrekking heeft op alle diensten als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 2408/92, met inbegrip van „seats only"- en „one way"-charter;

g) de steun alleen voor de herstructurering wordt gebruikt en niet om aandelen in andere luchtvaartmaatschappijen in de EER te verwerven;

h) Portugal zich overeenkomstig het communautaire recht onthoudt van verdere steunverlening aan TAP.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de Portugese Republiek.

Gedaan te Brussel, 6 juli 1994.

Voor de Commissie

Marcelino OREJA

Lid van de Commissie