II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 6. Juli 1994

über die Ausgleichszahlungen für die Verluste von TAP im Verkehr zu den Autonomen Regionen Azoren und Madeira

(Nur der portugiesische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(94/666/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 erster Unterabsatz,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß dem genannten Artikel und gestützt auf diese Äußerungen,

in Erwägung nachstehender Gründe :

I

Mit Schreiben vom 10. April 1992, eingegangen am 13. April 1992, teilte die portugiesische Regierung der Kommission mit, daß sie beabsichtige, aufgelaufene Schulden in Höhe von 35 140 964 000 Esc bei Transportes Aéreos Portugueses S.A. (nachstehend „TAP" genannt) auszugleichen.

Mit Schreiben vom 25. Juni 1992, eingegangen am 26. Juni 1992, machten die portugiesischen Behörden auf ein Schreiben der Kommission vom 28. Mai 1992 hin Angaben zu obiger Angelegenheit und führten die Kriterien an, nach denen der Ausgleich der Verluste von TAP auf den Strecken zu den Atlantikinseln Azoren und Madeira — nachstehend Autonome Regionen genannt — ab 1992 erfolgen sollte.

Mit Schreiben vom 4. August 1992 und vom 16. Dezember 1992 ersuchte die Kommission um weitere Auskünfte hierüber ; die portugiesische Regierung antwortete darauf mit Schreiben vom 28. Oktober 1992 und vom 15. Januar 1993, eingegangen am 30. Oktober 1992 bzw. am 25. Januar 1993.

Am 11. Januar 1993 fand in Brüssel eine Sitzung der für staatliche Beihilfen zuständigen Beamten der Generaldirektion Verkehr statt, an der Vertreter der portugiesischen Zivilluftfahrtverwaltung, von TAP und der Ständigen Vertretung Portugals teilnahmen.

Im März 1993 entschied die Kommission, daß die Ausgleichszahlungen für die im Zeitraum zwischen 1978 und 1991 aufgelaufenen Verluste von TAP gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar waren. Im Hinblick auf das künftige Verfahren zur Berechnung der Ausgleichszahlungen (nachstehend „das neue Verfahren" genannt) leitete sie jedoch das im genannten Artikel vorgesehene Verfahren ein. Die portugiesische Regierung wurde mit Schreiben vom 14. April 1993 von dieser Entscheidung in Kenntnis gesetzt. Dieses Schreiben wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* [1] veröffentlicht, womit allen Beteiligten die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben wurde.

Die portugiesische Regierung beantwortete das Schreiben der Kommission mit Schreiben vom 13. Juli 1993.

Das Vereinigte Königreich nahm zu dem Fall Stellung und unterstützte die Schlußfolgerungen der Kommission. Diese Stellungnahme wurde den portugiesischen Behörden übermittelt, die darauf mit Schreiben vom 23. September 1993 antworteten. Als Antwort auf ein Schreiben der Kommission vom 24. November 1993 legten die portugiesischen Behörden mit Schreiben vom 16. Februar und 18. Mai 1994 weitere Informationen vor.

II

In Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages ist unter anderem festgelegt, daß, wenn die Kommission im Hinblick auf

[1] ABl. Nr. C 178 vom 30. 6. 1993, S. 2.

eine angemeldete Beihilfe das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 einleitet, der betreffende Mitgliedstaat die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen darf, bevor die Kommission eine abschließende Entscheidung erlassen hat. Die portugiesische Regierung hat die Kommission davon in Kenntnis gesetzt, daß sie zugunsten von TAP im März 1993 für die im Jahr 1992 auf den Strecken zu den Autonomen Regionen entstandenen Verluste eine Ausgleichszahlung in Höhe von 5 230 671 000 Esc geleistet hat. Dadurch, daß die portugiesische Regierung diese Zahlung geleistet hat, ohne die abschließende Entscheidung der Kommission abzuwarten, ist sie ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages nicht nachgekommen.

III

Die portugiesischen Behörden legten eine detaillierte Aufstellung der Verluste von TAP auf jeder der betreffenden Strecken vor, wobei die entstandenen Kosten den Erträgen gegenübergestellt wurden. Weiterhin führten die portugiesischen Behörden folgendes aus:

1. Ausgleichszahlungen für Verluste aufgrund von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die einem Luftfahrtunternehmen vom Staat auferlegt werden, könnten nicht als staatliche Beihilfe gemäß Artikel 92 des Vertrages und insbesondere nicht als wettbewerbsverfälschende Beihilfe angesehen werden, die das betreffende Unternehmen begünstigt. Die vorgeschriebenen Tarife seien ausschließlich auf der Grundlage des Einkommensniveaus der Inselbewohner festgelegt worden. Somit könne die portugiesische Regierung einem Luftfahrtunternehmen nicht solche Verpflichtungen auferlegen, ohne einen Teil der dadurch entstandenen Belastungen zu tragen. Eine solche Vereinbarung sei als quasi-vertragliche Bindung einzustufen und könne nicht als staatliche Beihilfe betrachtet werden.

2. Im Gegensatz zu den bei der Einleitung des Verfahrens gemachten Ausführungen könne TAP auf den betreffenden Strecken nicht frei die normalen Tarife festlegen. Vielmehr gelte nach Artikel 1 des portugiesischen Dekrets Nr. 1057/91 vom 18. Oktober 1991 folgendes:

   „Die Tarife für Inlandslinienflüge zwischen dem Festland und den autonomen Regionen Azoren und Madeira sowie zwischen diesen Regionen werden auf der Grundlage folgender Kriterien festgelegt:

   a) für jeden der genannten Bereiche darf der gewichtete Durchschnittstarif 80 % des durchschnittlichen RPK im europäischen Netz des Luftfahrtunternehmens, das diese Strecken bedient, nicht überschreiten; dabei sind beide Durchschnittswerte nach international anerkannten Kriterien entfernungsabhängig zu korrigieren".

   Dadurch, daß als Grundlage der Durchschnittstarif im europäischen Netz angewandt wird, in dem ein harter Preiskampf herrscht, werde jede Diskriminierung bei der Tariffestlegung auf exklusiven Strecken verhindert. Ferner basiere der Referenzwert von 80 % auf einem Vergleich der jeweiligen Kosten nach Bestimmungsort und Kilometern und beziehe sich somit direkt auf die vom Luftfahrtunternehmen zu tragenden Kosten auf den Strecken, für die die Ausgleichszahlungen geleistet werden. In der Praxis seien die von TAP für die autonomen Regionen festgelegten Tarife deutlich niedriger als 80 % der Normaltarife für Strecken ähnlicher Entfernung im europäischen Netz.

   Dem werde dadurch Rechnung getragen, daß sich die Betriebsverluste von TAP für die autonomen Regionen im Jahr 1992 auf 5 369 508 000 Esc beliefen, auf der Grundlage der von der portugiesischen Regierung angewandten Kriterien jedoch nur Ausgleichszahlungen in Höhe von 5 230 671 000 Esc geleistet wurden.

IV

Nach Artikel 231 der portugiesischen Verfassung ist die portugiesische Regierung zwingend verpflichtet, die Bewohner der autonomen Regionen in sozialer Hinsicht zu schützen und die Nachteile, die sich aus der geographischen Lage der Inseln ergeben, abzumildern.

Die portugiesische Regierung hat auf den Strecken zwischen den autonomen Regionen Madeira und Azoren und dem Festland gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt und TAP mit der Bedienung dieser Strecken betraut. Hierzu hat sie jährlich Flugtarife für die Bewohner der autonomen Regionen festgelegt, die weit niedriger liegen, als dies bei einer kostengerechten Preisgestaltung durch eine Fluggesellschaft der Fall wäre. TAP hat daher bei der Erfüllung der durch die portugiesische Regierung auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen beträchtliche Verluste hinnehmen müssen.

Die portugiesische Regierung gleicht die Verluste von TAP im Verkehr zu den autonomen Regionen im Atlantik aus. Seit 1992 zieht sie für den Ausgleich an TAP folgende Kriterien heran:

a) TAP erhält einen jährlichen Zuschuß für Linienflugverbindungen zwischen dem Festland und den Autonomen Regionen, zwischen den Autonomen Regionen sowie zwischen Funchal und Porto Santo. Der Zuschuß wird von der Inspecçao Geral das Finanças errechnet und in monatlichen Raten gezahlt, entsprechend der tatsächlich im Verkehr mit dem Festland beförderten Anzahl von Bewohnern, Studenten und Begleitpersonen von Sportmannschaften der Autonomen Regionen multipliziert mit der Differenz zwischen dem normalen Tarif, der bei TAP für sonstige Fluggäste gilt, und den Tarifen, die nach portugiesischem Recht für die obengenannten Fluggäste auf diese Strecken vorgeschrieben sind (Artikel 2 des Decreto-Lei Nr. 311/91 vom 17. August 1991).

b) Außerdem kann der Staat die Verluste ausgleichen, die TAP nach Prüfung durch die Inspecçao Geral das Finanças tatsächlich auf Strecken entstanden sind, die aus von der Regierung festgelegten, nichtkommerziellen Gründen bedient werden (d. h. Strecken, die aus politischen Gründen bedient werden und die eine Fluggesellschaft bei ausschließlicher Berücksichtigung ihrer kommerziellen Interessen nicht betreiben würde). Die portugiesischen Behörden haben jedoch der Kommission bestätigt, daß außer den Strecken zu den Autonomen Regionen keine derartigen Strecken benannt wurden.

Die portugiesischen Behörden machen geltend, daß die Direktflüge zu den autonomen Regionen nur rund 90 % der Verkehre zu den Inseln ausmachen, da die verbleibenden 10 % der Fluggäste internationale Flüge zu den Inseln benutzen. Bestünde der gesamte Verkehr nur aus Direktflügen, müßte TAP die Zahl dieser Flüge um einen dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen entsprechenden Anteil erhöhen, da der Ladefaktor bereits sehr hoch liegt (1990 : 75,8 %). Für diese zusätzlichen lokalen Flüge wäre das gleiche Defizit wie für die Direktflüge zu verzeichnen, wenn sie den gleichen Ladefaktor und das gleiche Defizit pro beförderten Fluggast aufweisen. Für die portugiesischen Behörden bedeutet dies, daß auch das Defizit, das durch Fluggäste verursacht wird, die nur auf dem Inlandsabschnitt (von und nach den Autonomen Regionen) eines internationalen Flugs (z. B. Funchal-Lissabon-Rom) fliegen, bei der Berechnung des Gesamtverlusts von TAP berücksichtigt werden sollte.

Ausgehend von dieser Überlegung hat die portugiesische Regierung diese zusätzlichen Verluste errechnet, indem die Zahl der auf dem nationalen Abschnitt dieser Strecken fliegenden Passagiere mit dem Defizit pro Fluggast auf Direktflügen auf der gleichen Strecke multipliziert wurde.

V

Nach Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages und Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens (nachstehend „das Abkommen" genannt) sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen, die den Wettbewerb im Gemeinsamen Markt verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

Im vorliegenden Fall hat die Kommission das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 wegen des von der portugiesischen Regierung gewählten neuen Verfahrens eingeleitet, da bei diesem Verfahren nicht die tatsächlich entstandenen Verluste des Luftfahrtunternehmens als Grundlage dienen, sondern die Differenz zwischen dem von der Regierung festgesetzten Tarif und dem normalen, für andere Passagiere geltenden Tarif von TAP. Die Kommission war der Auffassung, daß TAP einen sehr hohen Normaltarif festsetzen und somit durch die Ausgleichszahlung hohe Erträge erzielen könnte, da die besondere Fluggastkategorie, die zu verbilligten Tarifen fliegt, den größten Teil des Verkehrs mit den Inseln ausmacht.

Im Laufe des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 haben die portugiesischen Behörden dargelegt, daß sie einen Höchsttarif festgelegt haben, der 80 % des von TAP für innereuropäische Flüge ähnlicher Entfernung berechneten Durchschnittstarifs entspricht. Mit dieser Einschränkung der Tariffreiheit des Unternehmens sollte im Prinzip ausgeschlossen werden können, daß das neue Verfahren eine Überkompensation der tatsächlich entstandenen Verluste mit sich bringt. Die von TAP für die innereuropäischen Strecken festgelegten Tarife sind an den entstehenden Kosten orientiert. Die Flüge zu den Autonomen Regionen sollen bezüglich der Festkosten eine ähnliche Kostenstruktur aufweisen wie innereuropäische Flüge ähnlicher Entfernung (die variablen Kosten wie Landegebühren sowie Abfertigungs- und Wartungskosten sollten für Flüge zwischen dem Festland und den Autonomen Regionen niedriger sein als für innereuropäische Flüge, da es sich bei den erstgenannten um Inlandsflüge handelt). Damit sollte durch die Festlegung des Höchsttarifs von 80 % vermieden werden können, daß TAP Normaltarife festlegt, die höher sind als die tatsächlichen Kosten. Diesbezüglich haben die portugiesischen Behörden detailliert nachgewiesen, daß sich der Betriebsverlust von TAP auf den Strecken zu den Autonomen Regionen in den Jahren 1992 und 1993 auf 5 369 508 000 Esc bzw. 5 005 831 000 Esc belief und die auf dem neuen Verfahren basierende Ausgleichszahlung 5 230 671 000 Esc bzw. 4 909 545 000 Esc betrug.

Entsprechend der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates [1] über den Marktzugang ist eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung die Verpflichtung eines Luftfahrtunternehmens, auf Strecken, für die ihm ein Mitgliedstaat eine Genehmigung erteilt hat, alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, damit der Flugverkehr auf diesen Strecken in bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Preisgestaltung festen Standards genügt, die das Luftfahrtunternehmen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht einhalten würde.

Im vorliegenden Fall hat die portugiesische Regierung ein Interesse an der Aufrechterhaltung einer angemessenen Bedienung der Autonomen Regionen, um deren Entwicklung zu fördern und einige auf die Abgelegenheit dieser Inseln zurückzuführende Probleme zu lösen. Zu diesem Zweck hat die portugiesische Regierung bestimmte Höchsttarife für diese Strecken festgelegt. Sie hat die „nationale Fluggesellschaft" direkt mit der Bedienung dieser Strecken beauftragt und beschlossen, die aufgrund dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstandenen Verluste auszugleichen. Zur Minimierung der Kosten für diesen Dienst hätte die portugiesische Regierung eine Ausschreibung durchführen und somit jedem europäischen Luftfahrtunternehmen die Gelegenheit geben können, ein entsprechendes Gebot einzureichen. Das Recht zur Bedienung der betreffenden Strecken hätte angesichts des günstigsten Gebots vergeben werden können, wobei unter anderem die Kosten der erforderlichen Ausgleichszahlung hätten berücksichtigt werden müssen. Da TAP jedoch nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 bis Ende 1995 das ausschließliche Recht für Flüge nach Madeira besitzt und diese Verordnung nicht für die Azoren gilt, ist die portugiesische Regierung nicht verpflichtet, das in Artikel 4 dieser

[1] ABl. Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 8.

Verordnung vorgesehene Ausschreibungsverfahren für den Verkehr zu diesen Inseln durchzuführen. In diesem Zusammenhang ist allerdings anzumerken, daß sich die portugiesische Regierung verpflichtet hat, Artikel 4 spätestens ab 1. Januar 1996 auf diese Inseln anzuwenden.

Angesichts der vorstehenden Ausführungen kann die Kommission nicht die Auffassung der portugiesischen Regierung teilen, wonach die Vereinbarung mit TAP „quasi-vertraglicher" Natur ist. Die dem Unternehmen auferlegte tarifliche Verpflichtung ist mit einer einseitig vom Staat verordneten gesetzlichen Verpflichtung vergleichbar und kann nicht als frei zwischen zwei Parteien ausgehandelte vertragliche Verpflichtung angesehen werden. Die portugiesische Regierung hat keine offene Ausschreibung zur Auswahl des für diesen Dienst in Frage kommenden Luftfahrtunternehmens durchgeführt, so daß nicht ausgeschlossen werden kann, daß der an TAP gezahlte Betrag höher ist als der Betrag, der dem anhand einer solchen Ausschreibung ausgewählten Unternehmen hätte gezahlt werden müssen. Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen werden von der Kommission als Beihilfe gemäß Artikel 92 Absatz 1 angesehen (siehe Memorandum Nr. 2 vom 15. März 1984 über Fortschritte auf dem Weg zu einer gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik — KOM(84) 72 endg.). Damit ist die zu prüfende Ausgleichszahlung eine Beihilfe zugunsten von TAP.

Durch die Beihilfe, mit der die Wettbewerbsposition von TAP gegenüber ihren Konkurrenten gestärkt wird, wird der Wettbewerb im EWR verfälscht, der nach Inkrafttreten der Liberalisierungsmaßnahmen einen durch verstärkten Wettbewerb gekennzeichneten Markt darstellt. Die Beihilfe beeinträchtigt den Handel, da der Luftverkehr eine industrielle Tätigkeit ist, die von Natur aus grenzüberschreitende Operationen mit sich bringt.

Die Beihilfe an TAP kann nicht gemäß Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe a) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 2 Buchstabe a) des Abkommens als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden. Nach diesen Bestimmungen, die von den portugiesischen Behörden im übrigen auch nicht geltend gemacht wurden, sind Beihilfen sozialer Art an einzelne Verbraucher mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, wenn sie ohne Diskriminierung nach der Herkunft der Waren gewährt werden. Diese Bestimmungen sind jedoch auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar. Ein Ausgleich für das Defizit infolge der Beschränkung des Zugangs zu den Strecken zu den Autonomen Regionen auf TAP stellt eine Beihilfemaßnahme für dieses Unternehmen dar.

Die zu prüfende Beihilfe ist keine Beihilfe zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe b) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe b) des Abkommens.

Der Ausgleich der Betriebsverluste von TAP bildet keine sektorale Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des Abkommens, da sie nicht darauf abzielt, das Luftverkehrsgewerbe zu unterstützen oder Nachteile der portugiesischen Fluggesellschaft auszugleichen.

In Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a) und c) des Vertrages sowie in Artikel 61 Absatz 3 Buchstaben a) und c) des Abkommens sind Ausnahmen für Beihilfen vorgesehen, die der Förderung und Erleichterung der Entwicklung bestimmter Gebiete dienen.

In Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) des Vertrages und in Artikel 61 Absatz 3 Buchstaben a) und c) des Abkommens ist eine Ausnahmeregelung für Beihilfen zugunsten wirtschaftlich stark rückständiger Gebiete vorgesehen.

In ihrer Mitteilung Nr. 88/C-212/02 [1], geändert durch die Mitteilung Nr. 90/C-163/05 [2], erläuterte die Kommission das Verfahren zur Anwendung von Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a) und c) auf Regionalbeihilfen. In Anwendung von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe a) des Abkommens bewertet die Kommission das relative Entwicklungsniveau der einzelnen Regionen im Vergleich zum Gemeinschaftsdurchschnitt. Für die Zwecke dieser Bestimmungen wird die sozioökonomische Lage anhand des Verhältnisses zwischen dem Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt (BIP) und dem Kaufkraftstandard (KKS) unter Zugrundelegung des Gemeinschaftsindex für die Region beurteilt. Anschließend wird das relative Niveau der regionalen Entwicklung mit dem Gemeinschaftsdurchschnitt verglichen. Als Regionen im Sinne von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe a) des Abkommens sind daher die Regionen mit Niveau II (Grundlage : NUTS) einzustufen, die eine BIP/KKS-Schwelle von höchstens 75 % und somit einen außergewöhnlich niedrigen Lebensstandard und eine erhebliche Unterbeschäftigung aufweisen. Unter Zugrundelegung dieser Indikatoren müßte das gesamte portugiesische Hoheitsgebiet (einschließlich der Autonomen Regionen) als Region im Sinne von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe a) des Abkommens gelten. Nach den vorhandenen Angaben liegt in keiner der portugiesischen Regionen das Verhältnis BIP/KKS über 75 % (das BIP/KKS-Verhältnis in Portugal lag zwischen 1986 und 1990 bei 54 % des Gemeinschaftsdurchschnitts).

Im Prinzip ist die Kommission gegen eine Ausnahmeregelung für Betriebsbeihilfen in der Luftfahrt. Bis jedoch die in der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 (insbesondere in Artikel 4 über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen) vorgesehenen Liberalisierungsmaßnahmen uneingeschränkt anwendbar sind, können Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe a) des Abkommens akzeptiert werden.

[1] ABl. Nr. C 212 vom 12. 8. 1988, S. 2.
[2] ABl. Nr. C 163 vom 4. 7. 1990, S. 6.

Daher kommt für den Ausgleich der im Verkehr mit den Autonomen Regionen aufgelaufenen Verluste von TAP die Ausnahmeregelung nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe a) des Abkommens in Frage. Die Kommission hat ihrerseits ausdrücklich die Möglichkeit einer Ausnahmeregelung gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) des Vertrages für den Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und die Förderung der regionalen Entwicklung (Memorandum Nr. 2 von 1984, a. a. O.) vorgesehen. Angesichts der Zugangsverhältnisse zum Markt ist ein Ausgleich der Verluste von TAP die einzige Möglichkeit, lebenswichtige Verbindungen zu den Autonomen Regionen zu erhalten.

Der Ausgleich für die Verluste von TAP bildet eine Betriebsbeihilfe regionaler Art, die dauerhafte strukturelle Nachteile aufgrund der geographischen Entfernung der Autonomen Regionen ausgleichen soll.

Solange der Zugang zu den betreffenden Strecken nicht vollständig liberalisiert ist, kann die portugiesische Regierung unter diesen Voraussetzungen die ernsten wirtschaftlichen und sozialen Probleme aufgrund der Entfernung der Autonomen Regionen nur angehen, indem sie gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen hinsichtlich der Autonomen Regionen auferlegt und Ausgleichszahlungen für die Verluste von TAP auf diesen Strecken leistet.

Im vorliegenden Fall ist die Kommission angesichts der von den portugiesischen Behörden vorgelegten Informationen davon überzeugt, daß das neue Verfahren im Prinzip nicht zu einer Überkompensation der im Verkehr zu den Inseln im Atlantik entstandenen Verluste von TAP führen wird. Daher kann die Ausgleichszahlung gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) des Vertrages bzw. Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe a) des Abkommens als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbare Regionalbeihilfe angesehen werden, sofern die geleistete Ausgleichszahlung nicht höher ist als die tatsächlich entstandenen Verluste.

Die Kommission fordert die portugiesische Regierung auf, einmal jährlich Bericht über die Durchführung des Beihilfeplans zu erstatten.

Die Kommission weist auf die von den portugiesischen Behörden eingegangene Verpflichtung hin, die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 ab 1. Januar 1996 auf die betreffenden Strecken anzuwenden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Der von Portugal angemeldete Beihilfeplan zum Ausgleich der Verluste, die TAP bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf den Strecken zu den Autonomen Regionen Azoren und Madeira entstanden sind, ist bis zum 1. Januar 1996 als Beihilfe zur Förderung von Gebieten, in denen die Lebenshaltung außerordentlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht, mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen vereinbar, sofern die gewährten Beihilfen nicht die auf diesen Strecken entstandenen Verluste übersteigen.

Artikel 2

Portugal legt der Kommission jährlich einen Bericht über die Durchführung des Beihilfeplans vor.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Portugiesische Republik gerichtet.

Brüssel, den 6. Juli 1994

Für die Kommission

Marcelino OREJA

Mitglied der Kommission