II

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

# COMMISSIE

## BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

**van 6 juli 1994**

**betreffende compensatie voor het door TAP op de routes naar de Autonome Regio's Azoren en Madeira geleden verlies**

**(Slechts de tekst in de Portugese taal is authentiek)**

**(Voor de EER relevante tekst)**

(94/666/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,

Gezien de overeenkomstig genoemd artikel tot de belanghebbende partijen gerichte aanmaning om hun opmerkingen te maken en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt :

I

Bij schrijven van 10 april 1992, dat op 13 april 1992 werd geregistreerd, heeft Portugal de Commissie in kennis gesteld van zijn voornemen een geaccumuleerde schuld aan Transportes Aéreos Portugueses SA, hierna „TAP" genoemd, ten bedrage van 35 140 964 000 esc. te vereffenen.

In antwoord op een brief van de Commissie van 28 mei 1992 heeft Portugal bij schrijven van 25 juni 1992, dat op 26 juni 1992 werd geregistreerd, informatie over bovengenoemde operatie verstrekt en zijn de criteria meegedeeld die voor het verlenen van compensatie voor de sinds 1992 door TAP geleden verliezen op de routes naar de Atlantische Autonome Regio's Azoren en Madeira, hierna „Autonome Regio's" genoemd, worden gehanteerd.

De Commissie heeft nadere informatie gevraagd bij schrijven van 4 augustus 1992 en vervolgens van 16 december 1992, waarop Portugal heeft geantwoord bij schrijven van 28 oktober 1992 en van 15 januari 1993, geregistreerd op 30 oktober 1992 respectievelijk 25 januari 1993.

Op 11 januari 1993 hebben enkele met het toezicht op de steunmaatregelen van de Staten belaste ambtenaren van het Directoraat-generaal Vervoer van de Commissie in Brussel vergaderd met vertegenwoordigers van de Portugese burgerluchtvaartadministratie, TAP en de Portugese Permanente Vertegenwoordiging.

In maart 1993 heeft de Commissie de compensatie voor het door TAP in de periode 1978-1991 geleden verlies als met de gemeenschappelijke markt verenigbare steun aangemerkt op grond van artikel 92, lid 3, onder a), van het Verdrag, maar heeft zij de procedure ingeleid ten aanzien van de toekomstige methode voor de berekening van compensatie, hierna „de nieuwe methode" genoemd. Portugal is van deze beslissing in kennis gesteld bij schrijven van 14 april 1993, dat in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* is verschenen om belanghebbende derden de gelegenheid te geven hun opmerkingen te maken (1).

De Portugese autoriteiten hebben de brief van de Commissie beantwoord bij schrijven van 13 juli 1993.

Het Verenigd Koninkrijk heeft gebruik gemaakt van de gelegenheid zijn opmerkingen te maken en heeft verklaard het eens te zijn met de conclusies van de Commissie. Deze opmerkingen zijn aan Portugal doorgegeven, waarop werd geantwoord bij schrijven van 23 september 1993. In antwoord op een brief van de

(1) PB nr. C 178 van 30. 6. 1993, blz. 2.

Commissie van 24 november 1993 is door Portugal bij schrijven van 16 februari 1994 en van 18 mei 1994 nadere informatie verstrekt.

II

In artikel 93, lid 3, van het Verdrag is onder andere bepaald dat indien de Commissie de procedure van artikel 93, lid 2, aanvangt ten aanzien van een aangemelde steunmaatregel, de betrokken Lid-Staat de voorgenomen maatregel niet tot uitvoering kan brengen alvorens die procedure tot een eindbeslissing heeft geleid. Portugal heeft de Commissie medegedeeld dat ter dekking van het in 1992 op de route naar de Autonome Regio's gemaakte verlies in maart 1993 ten behoeve van TAP een betaling van 5 230 671 000 esc. is geschied. Door niet met deze betaling te wachten tot de Commissie een eindbeslissing had genomen, is Portugal zijn verplichtingen krachtens artikel 93, lid 3, van het Verdrag niet nagekomen.

III

Portugal heeft voor elk van de betrokken routes een specificatie van het door TAP geleden verlies verstrekt waarin de kosten en inkomsten zijn aangegeven. Tevens werd van Portugese zijde het volgende gesteld :

1. Compensatie voor verliezen die zijn geleden als gevolg van door de overheid aan een luchtvaartmaatschappij opgelegde openbare-dienstverplichtingen kan niet als een steunmaatregel van de Staat in de zin van artikel 92 van het Verdrag worden beschouwd, met name niet als steun waardoor de concurrentie wordt vervalst en de betrokken luchtvaartmaatschappij wordt bevoordeeld. De toegepaste ticketprijzen zijn namelijk afgestemd op het besteedbare inkomen van de bevolking van de betrokken Autonome Regio's. De Portugese Regering kon dus dergelijke verplichtingen niet aan een luchtvaartmaatschappij opleggen zonder een deel van de lasten voor haar rekening te nemen. Deze oplossing kan als een regeling van semi-contractuele aard worden beschouwd, maar niet als een steunmaatregel van de Staat.

2. In tegenstelling tot wat bij de inleiding van de procedure is gesteld, kan TAP de ticketprijzen op de betrokken routes niet vrij vaststellen. In artikel 1 van het Portugese Decreet nr. 1057/91 van 18 oktober 1991 is namelijk het volgende bepaald :

   „De tarieven voor geregelde vluchten op binnenlandse routes tussen het vasteland en de Autonome Regio's Azoren en Madeira, alsook tussen deze regio's, worden vastgesteld op basis van de volgende criteria :

   a) voor elk van de genoemde gebieden mag het gewogen gemiddelde tarief niet meer bedragen dan 80 % van het gemiddelde RPK binnen het Europese netwerk van de luchtvaartmaatschappij die de betrokken route exploiteert, waarbij beide gemiddelden voor de afstand gecorrigeerd moeten worden volgens internationaal erkende criteria ;".

   Het feit dat het gemiddelde tarief binnen het Europese netwerk, waar een felle prijsconcurrentie heerst, als uitgangspunt wordt genomen, sluit elke discriminatie bij de vaststelling van de tarieven op exclusieve routes uit. Voorts is de referentiewaarde van 80 % gebaseerd op een vergelijking van de respectieve kosten per bestemming/kilometer en houdt zij dus rechtstreeks verband met de door de luchtvaartmaatschappij gedragen kosten op de routes waarvoor compensatie wordt verleend. In de praktijk is het normale tarief dat door TAP voor de Autonome Regio's wordt gehanteerd, aanzienlijk lager dan 80 % van het normale tarief binnen het Europese netwerk voor routes over vergelijkbare afstanden.

   Dit blijkt uit het feit dat in 1992 het door TAP op de routes naar de Autonome Regio's geleden exploitatieverlies 5 369 508 000 esc. bedroeg en dat de op de criteria van de Portugese Regering gebaseerde compensatie slechts 5 230 671 000 esc. beliep.

IV

In artikel 231 van de Portugese grondwet is bepaald dat het bieden van sociale bescherming aan de bewoners van de Autonome Regio's een fundamentele plicht is voor de Portugese Regering, die de uit de geografische ligging van de eilanden voortvloeiende ongelijkheden moet goedmaken.

De Portugese Regering heeft openbare-dienstverplichtingen opgelegd voor de routes tussen de Autonome Regio's en het vasteland, en heeft TAP belast met de exploitatie van die routes. Met het oog hierop stelt de Regering op jaarbasis voor de bewoners van de Autonome Regio's tarieven vast die aanzienlijk lager zijn dan die welke een luchtvaartmaatschappij op basis van de door haar belopen kosten zou vaststellen. Bijgevolg lijdt TAP aanzienlijke verliezen bij het vervullen van de door de Portugese Regering opgelegde openbare-dienstverplichtingen.

De Portugese Regering compenseert het door TAP op deze routes gemaakte verlies. Sinds 1992 past de Portugese Regering voor de berekening van de compensatie de volgende criteria toe :

a) TAP ontvangt een jaarlijkse subsidie voor de geregelde verbindingen tussen het vasteland en de Autonome Regio's, tussen de Autonome Regio's onderling en tussen Funchal en Porto Santo. De subsidie wordt berekend door de „Inspecção-Geral das Finanças" (Inspectoraat-generaal van Financiën) en wordt in maandelijkse tranches uitbetaald ; deze subsidie komt overeen met het aantal inwoners, studenten en met de sportteams van de Autonome Regio's meereizende personen die daadwerkelijk naar het vasteland worden overgebracht, vermenigvuldigd met het verschil tussen het normaal door TAP toegepaste tarief en de tarieven die voor de bovengenoemde categorieën behorende passagiers op de betrokken routes zijn vastgesteld overeenkomstig de Portugese wetgeving (artikel 2 van Besluit Wet 311/91 van 17 augustus 1991) ;

b) daarnaast verleent de Staat aan TAP jaarlijks compensatie voor de door het Inspectoraat-generaal van Financiën erkende verliezen die de maatschappij heeft gemaakt met de door de Regering vastgestelde verbindingen die om niet-commerciële redenen worden onderhouden (dit wil zeggen om politieke redenen verzorgde trajecten die door een luchtvaartmaatschappij op basis van louter commerciële overwegingen niet zouden worden geëxploiteerd). Portugal heeft de Commissie echter verzekerd dat naast de verbindingen met de Autonome Regio's geen andere routes van dien aard zijn aangewezen.

Portugal heeft aangevoerd dat de rechtstreekse vluchten naar de Autonome Regio's slechts rond 90 % van het verkeer naar die gebieden vormen en dat de resterende 10 % van de passagiers gebruik maakt van internationale vluchten die de eilanden van die regio's aandoen. Indien alle passagiers alleen rechtstreekse vluchten zouden nemen, zou TAP het aantal van die vluchten in een zelfde verhouding moeten opvoeren als de mate waarin het aantal passagiers toeneemt, aangezien de bezettingsgraad reeds zeer groot is (75,8 % in 1990). Met deze extra vluchten zou evenveel verlies worden gemaakt als met de rechtstreekse vluchten, aangezien de bezettingsgraad dezelfde zou zijn en er per vervoerde passagier evenveel geld op zou moeten worden toegelegd. Voor Portugal betekent dit dat bij het bepalen van het totale door TAP geleden verlies ook rekening dient te worden gehouden met de verliezen die worden opgeleverd door passagiers die alleen gebruik maken van het binnenlandse traject (naar en van de Autonome Regio's) van een internationale vlucht (bij voorbeeld Funchal-Lissabon-Rome).

Op basis van deze veronderstelling heeft de Portugese Regering dit bijkomende verlies berekend door het aantal passagiers op het binnenlandse traject van deze vluchten te vermenigvuldigen met het bij rechtstreekse vluchten op dezelfde route per passagier gemaakte verlies.

V

In artikel 92, lid 1, van het Verdrag en artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst, hierna „de Overeenkomst" genoemd, is bepaald dat steunmaatregelen van de Staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt en met de werking van de Overeenkomst, voor zover deze steun het handelsverkeer ongunstig beïnvloedt.

In het onderhavige geval heeft de Commissie de procedure van artikel 93, lid 2, ingeleid ten aanzien van de door de Portugese Regering gekozen nieuwe methode, omdat bij deze methode niet wordt uitgegaan van het werkelijk door de luchtvaartmaatschappij geleden verlies, maar van het verschil tussen het door de Regering opgelegde tarief en het normale tarief dat door TAP voor andere passagiers wordt toegepast. De Commissie was namelijk van mening dat TAP het normale tarief op een zeer hoog niveau kon vaststellen en zo via de compensatie zeer hoge winsten kon maken, aangezien het merendeel van de passagiers op de bewuste routes tot de speciale categorieën behoort waarvoor verlaagde tarieven gelden.

In de loop van de procedure van artikel 93, lid 2, heeft Portugal aangetoond dat een maximumtarief werd vastgesteld dat overeenkomt met 80 % van het gemiddelde tarief dat door TAP voor Europese vluchten over vergelijkbare afstanden wordt aangerekend. Deze beperking van de vrijheid van TAP om autonoom haar tarieven vast te stellen moet in beginsel de mogelijkheid uitsluiten dat de nieuwe methode tot overcompensatie van de werkelijk geleden verliezen leidt. De door TAP voor de Europese routes vastgestelde tarieven zijn gebaseerd op de reële kosten en de vluchten naar de Autonome Regio's en de Europese vluchten over vergelijkbare afstanden moeten normaal, wat vaste lasten betreft, een vergelijkbare kostenstructuur hebben (de variabele kosten, zoals landingsrechten, vergoedingen voor gronddiensten en voor onderhoud zijn in beginsel lager voor vluchten van het vasteland naar de Autonome Regio's, die tenslotte binnenlandse vluchten zijn, dan voor Europese vluchten). Het voor de tarieven geldende maximum van 80 % moet TAP bijgevolg ervan weerhouden haar normale tarieven in vergelijking met de kosten op een onevenredig hoog niveau vast te stellen. Wat dit betreft, heeft Portugal aan de hand van gedetailleerde gegevens aangetoond dat in 1992 en 1993 het door TAP op de routes naar de Autonome Regio's geleden exploitatieverlies 5 369 508 000 respectievelijk 5 005 831 000 esc. bedroeg en dat de op de nieuwe methode gebaseerde compensatie 5 230 671 000 respectievelijk 4 909 545 000 esc. beliep.

Volgens Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad [1] betreffende de toegang tot de markt is een openbare-dienstverplichting elke verplichting voor een luchtvaartmaatschappij om, voor elke route waarvoor haar door een Lid-Staat een exploitatievergunning is verleend, alle nodige maatregelen te treffen om een luchtdienst te waarborgen die voldoet aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, capaciteit en prijzen, aan welke normen de luchtvaartmaatschappij niet zou voldoen indien zij alleen op haar eigen commerciële belangen zou letten.

In het onderhavige geval heeft Portugal er belang bij een adequate luchtverbinding met de Autonome Regio's in stand te houden om de ontwikkeling daarvan te bevorderen en een aantal van de uit de geïsoleerde geografische ligging daarvan voortvloeiende problemen op te lossen. De Portugese Regering heeft met het oog hierop voor deze routes tariefverplichtingen opgelegd. Zij heeft de nationale luchtvaartmaatschappij TAP rechtstreeks met de exploitatie van deze routes belast en heeft besloten de door deze openbare-dienstverplichting opgeleverde verliezen te compenseren. Om de kosten van deze dienst tot een minimum te beperken had Portugal een openbare aanbesteding kunnen houden waarop ook andere Europese luchtvaartmaatschappijen hadden kunnen inschrijven. Het recht om deze routes te exploiteren zou dan zijn verleend aan de indiener van het gunstigste bod, mede rekening houdend met de hoogte van de vereiste compensatie. Aangezien krachtens artikel

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

5 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 TAP tot eind 1995 over een exclusieve concessie voor Madeira kan blijven beschikken en Verordening (EEG) nr. 2408/92 niet van toepassing is op de Azoren, is Portugal evenwel niet verplicht de in artikel 4 van die verordening vermelde aanbestedingsprocedure te volgen voor wat het verkeer met deze Autonome Regio's betreft. In dit verband dient echter wel te worden opgemerkt dat Portugal zich ertoe heeft verbonden artikel 4 uiterlijk per 1 januari 1996 ten aanzien van deze Autonome Regio's te gaan toepassen.

Gezien het bovenstaande kan de Commissie het niet eens zijn met Portugal dat de regeling met TAP van „semi-contractuele" aard is. De aan TAP opgelegde tariefverplichting lijkt vergelijkbaar met een unilateraal, van overheidswege vastgestelde wettelijke eis en kan dus niet worden beschouwd als een contractuele verplichting welke twee partijen vrij zijn overeengekomen. Portugal heeft voor de selectie van de met deze diensten te belasten maatschappij geen openbare inschrijving gehouden en het is derhalve niet uitgesloten dat het werkelijke bedrag aan overheidsmiddelen dat aan TAP is verleend, hoger is dan hetgeen het resultaat zou zijn geweest van een eventuele aanbesteding. Compensatie voor openbare-dienstverplichtingen is door de Commissie tot dusver als steun in de zin van artikel 92, lid 1, beschouwd (Zie Memorandum nr. 2 van 15 maart 1984 over de ontwikkeling van het communautaire luchtvervoerbeleid — COM(84) 72 def.). Bijgevolg draagt de compensatie het karakter van steun aan TAP.

Doordat de steun de positie van TAP ten opzichte van haar concurrenten versterkt, leidt deze tot concurrentievervalsing binnen de EER, die na de inwerkingtreding van de liberaliseringsmaatregelen een meer concurrentiegerichte markt is geworden. De steun is van invloed op het handelsverkeer, aangezien het luchtvervoer een activiteit is waarmee per definitie grensoverschrijdende operaties gemoeid zijn.

De steun aan TAP kan niet op grond van artikel 92, lid 2, onder a), van het Verdrag en artikel 61, lid 2, onder a), van de Overeenkomst als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd. Volgens deze bepalingen, waarop Portugal zich niet heeft beroepen, zijn steunmaatregelen van sociale aard aan individuele verbruikers verenigbaar met de gemeenschappelijke markt op voorwaarde dat deze worden toegepast zonder onderscheid naar de oorsprong van de produkten. Deze artikelen zijn in het onderhavige geval echter niet van toepassing. Compensatie voor de verliezen die worden gemaakt door de toegang tot de routes naar de Autonome Regio's tot TAP te beperken, komt als een steunmaatregel ten behoeve van de luchtvaartmaatschappij voor.

De betrokken steunmaatregel is niet bedoeld om de verwezenlijking van een belangrijk project van gemeenschappelijk belang te bevorderen of een ernstige verstoring in de economie van een Lid-Staat op te heffen, als bedoeld in artikel 92, lid 3, onder b), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder b), van de Overeenkomst.

De compensatie voor de exploitatieverliezen van TAP is evenmin een sectorale steunmaatregel als bedoeld in artikel 92, lid 3, onder c), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder c), van de Overeenkomst, aangezien deze niet erop gericht is de luchtvervoersector te ondersteunen of eventuele handicaps waarmee de Portugese luchtvaartmaatschappij te maken heeft, weg te nemen.

In artikel 92, lid 3, onder a) en c), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder a) en c), van de Overeenkomst wordt voorzien in een ontheffing voor steun die bedoeld is om de ontwikkeling van bepaalde regio's te bevorderen of te vergemakkelijken.

In artikel 92, lid 3, onder a), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder a), van de Overeenkomst, wordt voorzien in een ontheffing voor steun ten behoeve van regio's met een ernstige ontwikkelingsachterstand.

In haar Mededeling 88/C 212/02 [1], gewijzigd bij Mededeling 90/C 163/05 [2], heeft de Commissie de wijze uiteengezet waarop artikel 92, lid 3, onder a) en c), op regionale steun wordt toegepast. Overeenkomstig artikel 92, lid 3, onder a), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder a), van de Overeenkomst beoordeelt de Commissie het ontwikkelingsniveau van de verschillende regio's ten opzichte van het communautaire gemiddelde. Daartoe wordt de sociaal-economische situatie van de betrokken regio's beoordeeld op grond van de verhouding BBP (bruto binnenlands produkt) /KKS (koopkrachtstandaard) per hoofd, waarbij men uitgaat van de communautaire indeling van de regio's. In een tweede stadium wordt het relatieve niveau van regionale ontwikkeling vergeleken met het communautaire gemiddelde. Onder de toepassing van artikel 92, lid 3, onder a), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder a), van de Overeenkomst vallen de (in de NUTS — „Nomenclature des unités territoriales statistiques") onder niveau II ingedeelde regio's met een BBP/KKS-drempel van 75 % of lager, waaruit een abnormaal lage levensstandaard of een ernstig gebrek aan werkgelegenheid blijkt. Op basis van deze indictoren geldt het gehele Portugese grondgebied (de Autonome Regio's inbegrepen) als een onder artikel 92, lid 3, onder a), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder a), van de Overeenkomst vallende regio. Volgens de beschikbare gegevens heeft geen enkele Portugese regio een BBP/KKS die hoger is dan 75 % (in de periode 1986-1990 bedroeg de Portugese BBP/KKS 54 % van het communautaire gemiddelde).

De Commissie is in beginsel gekant tegen het verlenen van ontheffingen voor exploitatiesteun in de luchtvervoersector. Tot de liberaliseringsmaatregelen die zijn vervat in Verordening (EEG) nr. 2408/92 (en met name in artikel 4 betreffende openbare-dienstverplichtingen) volledig van toepassing zijn, kunnen compensaties voor openbare-dienstverplichtingen echter worden aanvaard op grond van artikel 92, lid 3, onder a), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder a), van de Overeenkomst.

[1] PB nr. C 212 van 12. 8. 1988, blz. 2.
[2] PB nr. C 163 van 4. 7. 1990, blz. 6.

De compensatie voor het door TAP op de routes naar de Autonome Regio's geleden verlies kan derhalve in aanmerking komen voor een ontheffing op grond van artikel 92, lid 3, onder a), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder a), van de Overeenkomst. De Commissie heeft namelijk uitdrukkelijk melding gemaakt van de mogelijkheid krachtens artikel 92, lid 3, onder a), een ontheffing toe te staan voor compensaties voor openbare-dienstverplichtingen, bij wijze van maatregel ter bevordering van regionale ontwikkeling (zie bovenvermeld Memorandum nr. 2). Gezien de mate van toegang tot de markt, is compensatie voor de door TAP gemaakte verliezen de enige manier om de levensnoodzakelijke verbindingen met de Autonome Regio's in stand te houden.

De compensatie voor het verlies van TAP is een exploitatiesteun van regionale aard, die bedoeld is om een permanent en structureel nadeel dat door de afgelegen ligging van de Autonome Regio's wordt veroorzaakt, goed te maken.

Gezien deze situatie ziet het ernaar uit dat, zolang de toegang tot dergelijke routes niet volledig is geliberaliseerd, de enige wijze waarop Portugal aan de ernstige economische en sociale problemen die samenhangen met de afgelegen ligging van de eilanden het hoofd kan bieden, erin bestaat een openbare-dienstverplichting op te leggen ten aanzien van de Autonome Regio's en het door TAP op deze routes geleden verlies te compenseren.

In het onderhavige geval heeft de Commissie, op basis van door Portugal verstrekte gegevens, zekerheid verkregen dat de nieuwe methode in beginsel niet zal leiden tot overcompensatie van het door TAP op de routes naar de Autonome Regio's geleden verlies. Derhalve kan de compensatie worden beschouwd als met de gemeenschappelijke markt en met de Overeenkomst verenigbare regionale steun krachtens artikel 92, lid 3, onder a), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder a), van de Overeenkomst, op voorwaarde dat de uitgekeerde compensatie niet hoger is dan het werkelijk geleden verlies.

Om zich van dit laatste te kunnen vergewissen, verlangt de Commissie van Portugal dat haar jaarlijks een verslag over de toepassing van de steunregeling wordt voorgelegd.

De Commissie neemt nota van de toezegging van Portugal Verordening (EEG) nr. 2408/92 per 1 januari 1996 op de betrokken routes toe te passen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

*Artikel 1*

De door Portugal aangemelde steunregeling voor het compenseren van door TAP geleden verliezen bij het vervullen van openbare-dienstverplichtingen op de routes naar de Autonome Regio's Azoren en Madeira wordt beschouwd als steun ter bevordering van de economische ontwikkeling van streken waarin de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst, en is als zodanig tot 1 januari 1996 verenigbaar met de gemeenschappelijke markt en met de EER-Overeenkomst, op voorwaarde dat de verleende steun niet hoger is dan het op deze routes geleden verlies.

*Artikel 2*

Portugal dient jaarlijks bij de Commissie een verslag over de toepassing van de steunregeling in.

*Artikel 3*

Deze beschikking is gericht tot de Portugese Republiek.

Gedaan te Brussel, 6 juli 1994.

*Voor de Commissie*

Marcelino OREJA

*Lid van de Commissie*