



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 20.12.2001

C(2001)4439fin

**Betrifft: Staatliche Beihilfe NN 153/2001 – Österreich
Staatliche Versicherungsdeckung für den Luftfahrtsektor**

Sehr geehrte Frau Bundesministerin,

1. VERFAHREN

1. Gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag und mit Schreiben vom 25. Oktober 2001, das am 26. Oktober 2001 unter dem Zeichen GD TREN (2001) A/69158 registriert wurde, hat die österreichische Regierung der Kommission Maßnahmen notifiziert, mit denen der weitere Versicherungsschutz von Luftfahrtunternehmen in Österreich gegen bestimmte Risiken im Zusammenhang mit kriegerischen oder terroristischen Handlungen nach den Anschlägen in den USA vom 11. September 2001 gewährleistet wird.
2. Mit Schreiben vom 24. Oktober 2001 forderte die Kommission Informationen zu der bereits in Kraft gesetzten Regelung an und ersuchte um deren Notifizierung. Die österreichische Regierung antwortete mit Schreiben vom 26. Oktober 2001, das unter dem Zeichen GD TREN (2001) A/69277 registriert wurde. Eine weitere Information erreichte die Kommission mit Schreiben vom 23. November 2001 (Zeichen GD TREN (2001) A/71120), in dem die Verlängerung der jetzigen Beihilferegulung bis zum 31. Dezember 2001 bestätigt wurde.
3. Die Beihilfemaßnahme wurde vor einer Zustimmung durch die Europäische Kommission in Kraft gesetzt und daher als nicht notifizierte Beihilfe (NN 153/2001) registriert.

Frau Bundesministerin
Dr. Benita Ferrero-Waldner
Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
Ballhausplatz 2
A-1014 Wien
Österreich

2. BESCHREIBUNG DER BEIHLFEMASSNAHME

Hintergrund

4. Die Terroranschläge vom 11. September 2001 in den USA und der geschätzte Schadensumfang haben auf den Versicherungsmärkten zu einer Änderung des Haftpflichtversicherungsschutzes von Luftfahrtunternehmen und anderen Dienstleistern bei Personen- und Vermögensschäden im Fall von „Kriegsrisiken und verbundenen Risiken“¹ geführt.
5. Mit Schreiben vom 17. September 2001 gaben die Versicherungen die Kündigung aller Haftpflichtverträge für Flugzeuge bekannt, aufgrund deren Versicherungsschutz für Fluggastschäden sowie Schäden Dritter durch kriegerische oder terroristische Handlungen bestand. Diese Kündigung sollte am Montag, den 24. September 2001 um Mitternacht wirksam werden. Die Versicherer boten einen neuen Haftpflichtschutz ab Dienstag, den 25. September 2001 um 00.00 Uhr UTC an, sofern die Versicherten eine Reihe von Bedingungen akzeptierten:
 - Zahlung eines besonderen Zuschlags von 1,25 USD je Fluggast und Abflug;
 - der Versicherungsschutz bei Personen- und Vermögensschäden Dritter würde auf 50 Mio. USD oder eine darunter liegende, zwischen Versicherer und Versichertem ausgehandelte Versicherungshöchstsumme für „*ein einzelnes Schadenereignis und jährlich insgesamt*“ begrenzt;²
 - Frachtluftfahrtunternehmen wurde ein besonderer Zuschlag von 25 % ihrer Haftpflichtprämien berechnet.

Der Fluggast-Haftpflichtschutz sollte unvermindert weitergelten.

¹ Verträge über Kriegsrisiken und verbundene Risiken bieten Versicherungsschutz für Luftfahrtunternehmen und Dienstleister bei Schäden durch z.B. a) Krieg, Invasion, Handlungen eines ausländischen Feindes, Feindseligkeiten (unabhängig von einer Kriegserklärung), Bürgerkrieg, Rebellion, Revolution, Aufstand, Kriegsrecht, militärische Machtübernahme oder Machtusurpation oder versuchte Machtusurpation; b) Streiks, Unruhen, zivilem Aufruhr oder Arbeitskampf; c) Handlungen einer oder mehrerer Personen, unabhängig davon, ob diese im Dienste einer fremden Macht stehen, zu politischen oder terroristischen Zwecken und unabhängig davon, ob der daraus resultierende Schaden zufällig oder beabsichtigt ist; d) böswillige Handlungen, Sabotagehandlungen usw.

² Der Versicherungsschutz bezieht sich jeweils auf das einzelne Flugzeug (d.h. nicht auf das Unternehmen insgesamt). Gemäß den früheren Versicherungsverträgen umfasste diese Art des Versicherungsschutzes Schäden, die Dritten von einem Flugzeug bei einem einzelnen Schadenereignis (d.h. Vorfall oder Unfall) bis zu der Versicherungssumme, die zwischen Versicherer und Versichertem vereinbart wurde (z.B. 750 Mio. USD, mit einer Versicherungshöchstsumme von 1 750 Mio. USD für die größten Luftfahrtunternehmen) zugefügt wurden. Nach Änderung des Versicherungsvertrags würde der Versicherungsschutz für jedes Flugzeug bis zu 50 Mio. USD für ein einzelnes Schadenereignis und jährlich insgesamt betragen (d.h. der Versicherungsschutz wäre erschöpft, falls der Schaden eines Luftfahrtunternehmens im Jahr 50 Mio. USD übersteigt).

6. Die Versicherer übermittelten anderen Dienstleistern im Luftfahrtsektor (z.B. Flughafenbetreibern, Betankungsunternehmen u.a.³) am 17. September 2001 eine Kündigung ihrer Haftpflichtversicherungsverträge für Personen- und Vermögensschäden Dritter durch kriegerische oder terroristische Handlungen. Diese Kündigung sollte ebenfalls am Montag, den 24. September 2001 um Mitternacht wirksam werden. Die Versicherer boten einen neuen Haftpflichtversicherungsschutz ab Dienstag, den 25. September 2001 um 00.00 Uhr UTC unter einer Reihe von Bedingungen an:
- Versicherungsschutz bestünde für andere Dienstleister im Rahmen einer Luftfrachtführerversicherung nur, wenn der Dienstleister ein hundertprozentiges Tochterunternehmen des betreffenden gewerblichen Luftfahrtunternehmens ist;
 - die Versicherungshöchstsumme eines solchen Dienstleisters für Personen- und Vermögensschäden Dritter wäre auf 10 Mio. USD je Schadenereignis und jährlich insgesamt begrenzt.
7. Der Versicherungsmarkt war somit ab dem 24. September 2001 um Mitternacht nicht mehr in der Lage, Luftfahrtunternehmen Versicherungsschutz gegen kriegsbedingte Haftpflichtrisiken für Personen- und Vermögensschäden Dritter über 50 Mio. USD hinaus zu gewähren. Außerdem verweigerten die Versicherer anderen Dienstleistern im Luftfahrtsektor, die nicht unmittelbar im Eigentum eines gewerblichen Luftfahrtunternehmens standen, jeglichen Versicherungsschutz gegen kriegsbedingte Haftpflichtrisiken und beschränkten die entsprechende Haftungsdeckung auf 10 Mio. USD. Da die meisten Leasinggeber und Verkehrsbehörden von den Luftfahrtunternehmen einen Nachweis über einen Versicherungsschutz von mehr als 50 Mio. USD verlangen⁴, hätten die Flugzeuge am Montag, den 24. September 2001 um Mitternacht nicht mehr betrieben werden können. Andere Betriebe im Luftfahrtsektor hätten durch die veränderten Bedingungen des Versicherungsmarktes möglicherweise ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen werden können.

Ziele der Haftungsübernahmeregelung

8. Durch eine Novellierung des österreichischen Bundesfinanzgesetzes 2001, kundgemacht am 3. Oktober 2001 im BGBl. I Nr. 117/2001, wurde der Bundesminister für Finanzen vom Parlament ermächtigt, Versicherungsschutz für die Dritthaftpflicht für Schäden durch kriegerische oder terroristische Handlungen, die nicht durch geltende Versicherungsverträge gedeckt sind, bis zu einer Deckungshöhe von USD 700 Mio. zu übernehmen. Die Unternehmen des Austrian-Airlines-Konzerns und aller anderen in Österreich eingetragenen Luftfahrtunternehmen, die Eigentümer von Luftfahrzeugen der Gewichtsklassen E und F sind, konnten diese Haftungsübernahme in Anspruch nehmen, um der Nichtverfügbarkeit dieser Versicherungsprodukte abzuhelpen. Bezweckt wurde

³ Als allgemeine LuftfahrtDienstleister gelten Flughafenbetreiber, luftseitig tätige Dienstleister, Hersteller, Betreiber/Erbringer von Instandsetzungs- und Überholungsdiensten, Bodenabfertigungsdienstleister, Flugsicherungsdienste, Betankungsunternehmen, Bordverpflegungsdienste, Sicherheitsdienste, Wartungs- und Konstruktionsdienste für die Luftfahrtindustrie.

⁴ Hongkong verlangt beispielsweise eine Mindestversicherungssumme von 2 Mrd. USD.

damit, den Luftfahrtunternehmen den weiteren Betrieb zu ermöglichen, indem der notwendige Mindestversicherungsschutz gewährleistet wurde.

Gestaltung der Haftungsübernahmeregelung

9. Der Regelung liegt eine Garantie des österreichischen Staats zugrunde, alle rückversicherten Schäden der begünstigten Luftfahrtunternehmen zu 100 % auszugleichen.
10. Nach der Haftungsübernahmeregelung übernimmt der österreichische Staat vorübergehend und außerordentlich die Verantwortung für die Entschädigung von Luftfahrtunternehmen für Schäden Dritter, die durch kriegerische oder terroristische Handlungen verursacht wurden. Die Haftungsübernahme umfasst nicht die Drittschadenshaftpflicht für Fluggäste, da Versicherungsschutz hierfür weiterhin auf dem gewerblichen Versicherungsmarkt erhältlich ist.
11. Die Haftung wird unmittelbar vom Staat übernommen. Eine besondere Verwaltung wurde nicht eingerichtet, da die Regelung auf einer allgemeinen staatlichen Garantie ohne Einschaltung gewerblicher Versicherungsmakler beruht. Der österreichische Staat verwaltet die Haftungsübernahmeregelung unmittelbar über das Bundesministerium für Finanzen. Der Bundesminister für Finanzen hat mit den einzelnen Begünstigten der Haftungsübernahmeregelung Vereinbarungen geschlossen, die bis zum 25. November 2001 gültig waren und zu unveränderten Bedingungen zweimal verlängert wurden. Eine Verlängerung über den 31. Dezember 2001 hinaus ist nach der jetzigen Gesetzeslage nicht vorgesehen.
12. Die Regelung scheint eine Bestimmung zu enthalten, wonach eine über 50 Mio. USD hinaus gehende Risikodeckung auf dem privaten Versicherungsmarkt anzustreben ist, da in der Regelung ein Aufschlag von 10 % auf die kommerziellen Versicherungsprämien für den betreffenden Zeitraum verlangt wird.

Dauer der Haftungsübernahmeregelung

13. Das Gesetz über die Haftungsübernahmeregelung trat am 3. Oktober 2001 in Kraft und ermächtigt den Bundesminister für Finanzen, Verträge für die Dauer eines Monats zu schließen, wovon der letzte am 31. Dezember 2001 enden muss. Einzelvereinbarungen wurden am 25. Oktober bis zum 25. November 2001 und ein zweites Mal am 23. November 2001 bis zum 31. Dezember 2001 verlängert. Eine Verlängerung über den 31. Dezember 2001 hinaus ist in den notifizierten Rechtsvorschriften nicht vorgesehen.
14. Die Notifizierung der österreichischen Regierung bezieht sich auf die im Zeitraum 25. September 2001 bis 31. Dezember 2001 geltende Haftungsübernahmeregelung, deren Inanspruchnahme von allen potenziellen Begünstigten beantragt wurde.

Begünstigte der Haftungsübernahmeregelung

15. Mit der Haftungsübernahmeregelung wird allen Luftfahrtunternehmen, die Eigentümer von in Österreich eingetragenen Luftfahrzeugen der Gewichtsklassen E und F sind, diskriminierungsfrei Versicherungsschutz bis zu einer Deckungshöchstsumme von USD

700 Mio. angeboten. Aus der folgenden Aufstellung geht hervor, inwieweit die Luftfahrtunternehmen sich zur entgeltlichen Inanspruchnahme dieses staatlichen Versicherungsschutzes entschlossen haben, wobei der gewählte Versicherungsschutz von der Größe des jeweiligen Luftfahrtunternehmens und der Zahl der Flugzeuge in seinem Eigentum abhängig ist:

- Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs-AG, Austrian Air Transport und Lauda Air jeweils bis zu 700 Mio. USD Versicherungsschutz für jedes einzelne Schadenereignis und jährlich insgesamt,
 - Tyrolean Airways bis zu 500 Mio. USD Versicherungsschutz für jedes einzelne Schadenereignis und jährlich insgesamt,
 - Rheintal-Flug bis zu 150 Mio. USD Versicherungsschutz für jedes einzelne Schadenereignis und jährlich insgesamt und
 - Tyrolean Jet Service bis zu 200 Mio. ATS Versicherungsschutz für jedes einzelne Schadenereignis und jährlich insgesamt.
16. Die Haftungsübernahmeregelung deckt nur Schäden ab, die über die am Markt versicherbare Deckungshöchstgrenze von 50 Mio. USD für jedes einzelne Schadenereignis und jährlich insgesamt hinausgehen.
17. Dienstleister sind in die österreichische Regelung nicht einbezogen.

Prämien

18. Die Prämienzahlung für den Versicherungsschutz ist die Regel. Die Höchstprämie wird im Nachhinein berechnet und kann so hoch sein wie der Marktpreis für kommerziell verfügbaren Versicherungsschutz zuzüglich 10 %. Falls EU-weit in einem gemeinsamen Ansatz erheblich von dem verlangten Betrag abweichende Entgelte festgesetzt werden, würde statt der so berechneten Prämie eine EU-weit konsolidierte Prämie erhoben werden. In Ermangelung eines derartigen gemeinsamen Ansatzes kann die Prämie am Mittelwert der von Lufthansa und SAS während des betreffenden Zeitraums gezahlten Prämien ausgerichtet werden. Die Mehrheit der Mitgliedstaaten verlangt Prämien in vergleichbarer Höhe.

Rechtsgrundlage

19. Die Haftungsübernahmeregelung wurde durch Bekanntmachung einer Änderung des Bundesfinanzgesetzes 2001 vom 3. Oktober 2001 (Bundesfinanzgesetz 2001, Artikel IX Abs. 1 Z 7, BGBl. I Nr. 117/2001) in Kraft gesetzt.

3. BEURTEILUNG DER HAFTUNGSÜBERNAHMEREGLUNG

Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

20. Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen

drohen, mit diesem Abkommen unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

Die Maßnahmen begünstigen möglicherweise auch den Verwalter. Da die Garantie jedoch durch eine Behörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Finanzen verwaltet wird, ist kein Unternehmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 betroffen.

Übertragung staatlicher Mittel

21. Als staatliche Beihilfe gilt jeder Vorteil, der mittelbar oder unmittelbar mit staatlichen Mitteln finanziert wird und vom Staat selbst oder durch eine zwischengeschaltete Stelle, die aufgrund von ihr übertragenen Befugnissen tätig wird, gewährt wird. In diesem besonderen Fall erhalten Luftfahrtunternehmen Versicherungsschutz auf dem Wege einer staatlichen Garantie, was eine unmittelbare Übertragung staatlicher Mittel darstellen kann.

Vorteil

22. Durch die in Frage stehende Maßnahme wird den Luftfahrtunternehmen ein Vorteil gewährt, da diese ohne die Maßnahme nicht über einen für den Betrieb ausreichenden Versicherungsschutz verfügten.

Selektivität

23. Die Maßnahmen begünstigen den Luftfahrtsektor und sind somit selektiver Art.

Beeinträchtigung des Handels und Verfälschung des Wettbewerbs

24. Die in Frage stehenden Maßnahmen stärken die Stellung von Luftfahrtunternehmen, die in Österreich eingetragen sind. Die österreichische Regelung ermöglicht es Luftfahrtunternehmen, ihren Betrieb fortzuführen, was sonst nicht der Fall gewesen wäre. Die Möglichkeit, weiterhin Luftverkehrsdienste anzubieten, stellt die Unternehmen besser als anderswo in der Gemeinschaft ansässige Unternehmen. Luftfahrtunternehmen stehen in einem weit gehend liberalisierten Markt in Europa im Wettbewerb. Insbesondere konkurrieren in Österreich eingetragene Luftfahrtunternehmen mit anderen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft seit Inkrafttreten des dritten Liberalisierungspakets am 1. Januar 1993⁵ auf denselben Strecken, und der Markt für Bodenabfertigungsdienste wurde mit der Richtlinie 96/67⁶ dem Wettbewerb geöffnet, was für Luftfahrtunternehmen auch von Belang ist, wenn sie sich selbst abfertigen.
25. Die in Frage stehende Maßnahme verschafft bestimmten Unternehmen einen Vorteil, wird mit staatlichen Mitteln finanziert, ist selektiv, beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten und könnte den Wettbewerb verfälschen, sodass sie eine staatliche Beihilfe darstellt. Die in Frage stehende Maßnahme ist daher eine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, sofern sie nicht unter eine der Ausnahmen des EG-Vertrags fällt.

⁵ Verordnungen Nr. 2407/92 und 2408/92 des Rates, ABl. L 240 vom 24.8.1992.

⁶ Richtlinie 96/67 des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft, ABl. L 272 vom 25.10.1996.

Rechtsgrundlage für die Beurteilung

26. Gemäß Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe b EG-Vertrag sind mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar: *„Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind“*. Wie die Kommission in ihrer Mitteilung vom 10. Oktober 2001⁷ mit dem Titel *„Die Folgen der Attentate in den Vereinigten Staaten für die Luftverkehrsbranche“* ausgeführt hat, ist sie der Auffassung, dass die Ereignisse des 11. September in den USA und der sich daran anschließende Entzug des Versicherungsschutzes für bestimmte Kriegsrisiken und zugehörige Risiken als außergewöhnliche Umstände im Sinne von Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe b anzusehen sind.

27. In der genannten Mitteilung erinnerte die Kommission an Folgendes:

„Der Rat der Wirtschafts- und Finanzminister vom 22. September hat Sofortmaßnahmen der Mitgliedstaaten ins Auge gefasst, damit die zusätzlichen Versicherungsaufwendungen für die Fluggesellschaften in den nächsten Monaten unter bestimmten Bedingungen verkraftbar sind. Insbesondere wurde folgendes beschlossen:

- Die Unterstützung muss sich darauf beschränken, eine Lücke des Versicherungsmarktes zu schließen, um die Deckung für Schäden Dritter infolge terroristischer Akte oder kriegsrischer Auseinandersetzungen zu gewährleisten.*
- Die Regierungen müssen einen vertretbaren Preis berechnen, der soweit wie möglich den durch die eingeführten Mechanismen gedeckten Risiken entspricht, auch wenn diese Bedingung kurzfristig ausgesetzt werden kann.*
- Diese Mechanismen werden für einen Monat eingeführt; gleichzeitig wird weiter daran gearbeitet, eine dauerhafte Lösung zu finden und die Branche zu ermutigen, so bald wie möglich erneut auf den Markt zuzugehen.“*

Die Kommission führte ferner aus:

„Bei den Entscheidungen, die die Kommission bezüglich staatlicher Beihilfen im Zusammenhang mit den ihr mitgeteilten Maßnahmen zu treffen hat, wird sie allen relevanten Umständen Rechnung tragen und insbesondere berücksichtigen, dass die in Frage stehenden staatlichen Maßnahmen

- ohne Einschränkung für alle Luftfahrtunternehmen desselben Mitgliedstaats gelten,*
- auf die Dauer eines Monats beschränkt sind,*
- ausschließlich die zusätzlichen Versicherungskosten ausgleichen, die sich aus den Ereignissen des 11. September 2001 ergeben, und die Luftfahrtunternehmen in*

⁷ KOM(2001) 574, *„Die Folgen der Attentate in den Vereinigten Staaten für die Luftverkehrsbranche“*.

keinem Fall zu einer besseren Lage verhelfen als der, in der sie sich vor dem 11. September 2001 befanden.“

Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem EG-Vertrag im Lichte von Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe b

28. Die Kommission stellt fest, dass sich die Regelung auf das beschränkt, was der Versicherungsmarkt ab dem 24. September nicht mehr anbietet:
 - hinsichtlich des Versicherungsgegenstands (z.B. umfasst die österreichische Regelung nicht die Fluggasthaftpflichtversicherung, die Luftfahrtunternehmen weiterhin kommerziell angeboten wurde) und
 - hinsichtlich des Deckungsumfangs (die Regelung für Luftfahrtunternehmen sieht keine Deckung von Schäden vor, die zum Zeitpunkt des Abschlusses der Policen am Markt versichert werden konnten).
29. Die Kommission stellt fest, dass die Beihilferegelung so angelegt ist, dass eine Besserstellung der Luftfahrtunternehmen gegenüber der Lage vor dem 25. September 2001 vermieden wird, da die von den Luftfahrtunternehmen zu tragenden Kosten der Dritthaftpflichtversicherung nicht unter dem Betrag liegen, der vor dem 24. September zu zahlen war. Wie oben ausgeführt, zahlen Luftfahrtunternehmen den Versicherungsunternehmen bereits höhere Prämien als vor dem 25. September, erhalten dafür aber eine geringere Deckung (50 Mio. USD). Die von der österreichischen Regierung verlangte Prämie scheint angemessen und folgt dem, was die Mehrheit der Mitgliedstaaten für den angebotenen Versicherungsschutz als Prämie verlangt, sodass österreichische Luftfahrtunternehmen finanziell nicht besser gestellt werden als ihre europäischen Wettbewerber.
30. Die Beihilfe kommt nur Luftfahrtunternehmen zugute, und zwar unter den Bedingungen, die vor dem 25. September galten.
 - Der Versicherungsschutz ist auf diejenigen Risiken begrenzt, für die die Versicherten vor dem 25. September Versicherungsschutz gegen Kriegs- und Terrorschäden hatten.
 - Der Deckungsumfang ist auf den Betrag von 700 Mio. USD oder weniger begrenzt, der in dem vor dem 25. September 2001 geltenden Versicherungsvertrag vereinbart war.
 - Der neue Versicherungsschutz unterliegt denselben Ausschlüssen und Beschränkungen, die auch vor dem 25. September galten, und umfasst dieselben Begriffsbestimmungen, Bedingungen und Ausschlüsse wie der zugrundeliegende Versicherungsvertrag.
31. Die Kommission stellt fest, dass die Versicherungspolicen für aufeinanderfolgende Zeiträume von 30 Tagen ausgestellt werden. Die vorliegende Notifizierung umfasst den Zeitraum vom 25. September bis 31. Dezember 2001. Jede Verlängerung oder Änderung der Regelung müsste der Europäischen Kommission notifiziert werden.

32. Die Kommission stellt ebenfalls fest, dass die Beihilferegelung so gestaltet ist, dass eine Diskriminierung von Luftfahrtunternehmen vermieden wird, da sie allen Eigentümern bestimmter in Österreich eingetragener Flugzeuge Versicherungsschutz bietet.
33. Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die österreichische Beihilferegelung unmittelbar mit einem Versagen des kommerziellen Versicherungsmarkts im Zusammenhang steht und so gestaltet ist, dass eine Besserstellung der begünstigten Unternehmen im Vergleich zur Situation am 25. September vermieden wird. Für die Regelung gilt eine Reihe von Kriterien, mit denen sichergestellt wird, dass kein Mehrausgleich erfolgt. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Regelung nach Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe b mit dem EG-Vertrag vereinbar ist.

4. BESCHLUSS

Die Kommission hat auf der Grundlage der vorstehenden Bewertung beschlossen, die kurzfristige österreichische Regelung zum Ersatz des Versicherungsschutzes zugunsten von Luftfahrtunternehmen als Beihilfe anzusehen, die nach Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe b mit dem EG-Vertrag vereinbar ist.

Falls dieses Schreiben vertrauliche Informationen enthält, die Dritten nicht offenbart werden sollen, ist die Kommission innerhalb von fünfzehn Arbeitstagen nach Erhalt davon zu unterrichten. Geht der Kommission innerhalb dieser Frist kein begründeter Antrag zu, wird von der Zustimmung zur Offenbarung gegenüber Dritten und zur Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts des Schreibens in der verbindlichen Sprachfassung auf der Internetseite http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/ ausgegangen. Der Antrag ist mit Einschreiben oder Telefax zu richten an:

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Direktion A, Referat A2
Rue de la Loi/Wetstraat, 200
B-1049 Brüssel
Telefax: 00.32.2.296.41.04

Mit vorzüglicher Hochachtung,

Für die Kommission

Loyola de Palacio
Vizepräsidentin der Kommission