



Brussel, 13.VI.2007

C(2007) 2390 def.

Betreft: Steunmaatregel N 156/2007 - België
Aanloopsteun voor de Luchthaven Antwerpen

Excellentie,

1. PROCEDURE

- (1) Bij elektronisch schrijven van 27.3.2007 hebben de Belgische autoriteiten de voornoemde maatregel aangemeld. Bij elektronisch schrijven van 16.4.2007 hebben de Belgische autoriteiten nadere toelichting verschaft bij de aangemelde maatregel. Op 3.5.2007 heeft de Commissie per e-mail aanvullende informatie ontvangen. Het dossier is ingeschreven onder nr. N 156/07.

2. UITVOERIGE BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

2.1. Benaming

- (2) De volledige benaming van de maatregel luidt: *'Aanloopbijdrage voor belangrijke programma's die de promotie en ontwikkeling van de Luchthaven Antwerpen ten goede komen'*.

2.2. Doel van de maatregel

- (3) Met het oog op de promotie en ontwikkeling van de Luchthaven Antwerpen zal aanloopsteun worden verleend aan luchtvaartmaatschappijen die nieuwe routes openen vanop de Antwerpse luchthaven of extra vluchten aanbieden op bestaande routes tussen deze luchthaven en andere Europese luchthavens¹.

¹ Hoewel in de aanmelding niet wordt gespecificeerd om welke bestemmingen het gaat, hebben de Belgische autoriteiten expliciet meegedeeld dat slechts steun kan worden verleend voor routes die beantwoorden aan de *communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun*

Zijne Excellentie de Heer Karel DE GUCHT
Minister van Buitenlandse Zaken
Karmelietenstraat 15
B - 1000 Brussel

2.3. Luchthaven Antwerpen

- (4) De Luchthaven Antwerpen is eigendom van het Vlaams Gewest en wordt beheerd door het Vlaams departement Mobiliteit en Openbare Werken² als een *'Dienst met Afzonderlijk Beheer'*.
- (5) Het aantal passagiers op de Luchthaven Antwerpen is de afgelopen jaren constant gedaald. In 2001 telde de Luchthaven Antwerpen 273 208 passagiers, in 2005 nog slechts 142 737. Gelet op deze daling, op de 24 500 ondernemingen in de Antwerpse regio, waaronder een aantal multinationale ondernemingen en op de rol van Antwerpen als wereldcentrum voor de diamanthandel, heeft Antwerpen besloten de luchthaven te ontwikkelen als regionale zakenluchthaven.
- (6) Uit onderzoek is gebleken dat de aanwezigheid van een luchthaven steeds meer een doorslaggevende factor wordt bij de locatiekeuze van internationaal georiënteerde bedrijven. Men verwacht dan ook clustereffecten: luchthavengeoriënteerde bedrijven (bv. logistieke dienstverleners) oefenen een aantrekkingskracht uit op ketengerelateerde bedrijven om zich ook in de regio te vestigen, een effect dat nog toeneemt naarmate de luchthaven uitbreidt.
- (7) Door haar specifieke eigenschappen en kleinschalige karakter kan de Luchthaven Antwerpen perfect inspelen op de groeiende behoefte van zakenmensen om zich snel en comfortabel te verplaatsen. Dit blijkt onder andere uit het succes van de huidige vluchten naar London City en de expansie van de zakenluchtvaart, ondersteund door de bouw van bijkomende loodsen door twee zakenluchtvaartbedrijven. De regionale luchthaven Antwerpen speelt in op een aantal specifieke noden van de bedrijfswereld: (i) optimale bereikbaarheid per auto, taxi of bus, (ii) inchecken tot 20 minuten voor vertrek dankzij uiterst korte loopafstanden en (iii) gratis parkeerplaatsen. Het dient onderstreept te worden dat de snelheid, de flexibiliteit en het comfort van de aangeboden diensten zeer belangrijke troeven zijn voor de verdere ontwikkeling van dit marktsegment.
- (8) De huidige capaciteit van de Luchthaven Antwerpen en de passagiersterminal wordt onderbenut. Op weekdays zijn er 6 à 7 vluchten per dag naar London City en 2 naar Manchester. Tijdens het winterseizoen wordt elke zaterdag naar Innsbruck gevlogen. Uit de statistieken blijkt dat het aantal bewegingen op de Luchthaven Antwerpen een constante daling vertoont.
- (9) De verdere ontwikkeling van de luchthavenactiviteit in Antwerpen zal de toenemende congestie op de luchthaven van Zaventem (Brussel) helpen opvangen.
- (10) Voorts is er de toenemende verkeerscongestie op de autosnelwegen in de omgeving van Brussels Airport. Bovendien is de luchthaven van Zaventem moeilijk bereikbaar per trein aangezien er vanuit Antwerpen geen rechtstreekse treinverbinding bestaat. Omdat heel wat zakenmensen dezelfde dag heen- en

van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven (PB C 312 van 9.12.2005). Dit betekent dat de luchthaven van bestemming zich in de EU moet bevinden.

² Vlaams departement Mobiliteit en Openbare Werken.

terugvliegen, is de tijdswinst die gerealiseerd kan worden door uit Antwerpen te vertrekken van cruciaal belang voor de nichemarkt waarin de Luchthaven Antwerpen zich situeert.

- (11) De Belgische autoriteiten zijn van mening dat deze argumenten aantonen dat de aanloopsteun luchtvaartmaatschappijen ertoe zal aanzetten nieuwe routes en verbindingen op te zetten. Hierdoor zal, gedurende de betrokken periode, zowel bij privépersonen als bedrijven een reële vraag ontstaan naar vluchten vanop de Luchthaven Antwerpen.

2.4. Duur

- (12) De looptijd van de regeling bedraagt maximum drie jaar. Ze vangt aan op 1.1.2007 en loopt af op 1.1.2010.

2.5. Begunstigden

- (13) De begunstigden zijn luchtvaartmaatschappijen die over een geldige exploitatievergunning³ beschikken en nieuwe routes aanbieden vanop de Luchthaven Antwerpen of extra vluchten uitvoeren op bestaande routes.
- (14) Een luchtvaartmaatschappij die een voorstel indient waarvoor zij aanloopsteun wenst te ontvangen, dient een businessplan voor te leggen waarin wordt aangetoond dat de route, ook na de beëindiging van de steun, gedurende een aanzienlijke periode levensvatbaar zal zijn.
- (15) Alvorens de bijdrage toe te kennen, zal de luchthaven onderzoeken welke impact de nieuwe verbinding zal hebben op concurrerende lijnen alsook op bestaande HST-verbindingen. De Belgische autoriteiten hebben voorts bevestigd dat geen steun zal worden verleend voor nieuwe routes die concurreren met de hogesnelheidstreinen Amsterdam-Antwerpen-Brussel-Parijs.

2.6. Het steunbedrag

- (16) De aanloopsteun wordt de facto betaald als subsidie per passagier op nieuwe routes of extra vluchten op bestaande routes en als een vergoeding tot 100% van de landings- en opstijgvergoeding. De werkelijke betalingen mogen niet hoger liggen dan 30% van de subsidiabele kosten. De subsidiabele kosten zijn de kosten die rechte reeks verband houden met de invoering van de nieuwe route of extra vluchten en die de exploitant niet meer hoeft te dragen zodra het aanbod op kruissnelheid is gekomen: o.a. kosten van marketing en reclame die moeten worden gemaakt om de verbinding bekend te maken en eventuele installatiekosten van de maatschappij op de Luchthaven Antwerpen, doch waarvoor in het verleden nog geen steun is verleend. Deze aanloopkosten moeten overeenkomen met reële, onder normale marktvoorwaarden gemaakte kosten.

³ Overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92 betreffende exploitatievergunningen (PB L 240 van 24.8.1992).

(17) Volgens de Belgische autoriteiten kan aanloopsteun worden toegekend enerzijds voor het openen van nieuwe verbindingen en anderzijds voor extra vluchten ten opzichte van een voorafgaandelijk bepaald referentiejaar, die het netto aantal passagiers van en naar de luchthaven Antwerpen doen toenemen. Voor extra vluchten zal uitsluitend steun worden verleend op basis van het aantal extra passagiers ten opzichte van het referentiejaar en voor de extra bewegingen in het licht van de toename van het aantal passagiers.

(a) In het kader van de aanloopsteun voor nieuwe routes, kan de door de passagier te betalen vergoeding worden verminderd door aanloopsteun te verlenen om het verschil te overbruggen tussen:

- **Jaar 1:** de betaalde passagiersvergoeding en een bedrag van 2 euro.
- **Jaar 2:** de betaalde passagiersvergoeding en een bedrag van 4 euro.
- **Jaar 3:** de betaalde passagiersvergoeding en een bedrag van 6 euro.

Voorts dient de begunstigde **gedurende de jaren 1, 2 en 3** voor de extra vliegbewegingen geen landings- en opstijgvergoeding of parkeervergoeding te betalen.

(b) Met betrekking tot de aanloopbijdrage voor extra vluchten gelden dezelfde regels en voorwaarden als voor de aanloopbijdrage voor nieuwe bestemmingen. In dit geval zal uitsluitend steun worden verleend voor extra passagiers ten opzichte van het referentiejaar en voor extra bewegingen in het licht van de toename van het aantal passagiers.

(18) De Luchthaven Antwerpen heeft ter illustratie een simulatie uitgevoerd van een nieuwe route waarop maatschappij X 5 dagen per week 4 retourvluchten aanbiedt en één dag 2 retourvluchten. Bij een dergelijke vliegfrequentie wordt het aantal passagiers geraamd op:

- in jaar 1 worden 32 000 passagiers vervoerd,
- in jaar 2 worden 37 500 passagiers vervoerd,
- in jaar 3 worden 44 700 passagiers vervoerd,

de aanloopsteun kost de Luchthaven Antwerpen:

- maximum 405 091 euro in jaar 1,
- maximum 362 291 euro in jaar 2,
- maximum 330 491 euro in jaar 3.

De totale aanloopsteun voor een nieuwe route bedraagt derhalve maximum 1 097 873 euro.

(19) Voorts heeft de Luchthaven Antwerpen de volgende simulatie gemaakt voor de invoering van één extra dagelijkse retourvlucht op een bestaande route:

- in jaar 1 worden 8 000 passagiers meer vervoerd,
- in jaar 2 worden 9 000 passagiers meer vervoerd,
- in jaar 3 worden 10 000 passagiers meer vervoerd.

deze steun kost de Luchthaven Antwerpen:

- maximum 100 740 euro in jaar 1,
 - maximum 92 740 euro in jaar 2,
 - maximum 80 740 euro in jaar 3.
- (20) De totale aanloopsteun voor een extra retourvlucht bedraagt derhalve maximum 274 220 euro.
- (21) Voor extra passagiers ten opzichte van het aantal in het referentiejaar geniet de luchtvaartmaatschappij een vrijstelling van de vergoeding voor gebruik van installaties en diensten voor passagiers.

2.7. Totaal budget

- (22) Volgens de ramingen van de Luchthaven Antwerpen zou het totale budget voor één nieuwe bestemming en één extra retourvlucht maximum 1 372 093 euro bedragen.
- (23) Indien drie luchtvaartmaatschappijen onder dezelfde voorwaarden zouden deelnemen, bedraagt de totale steun maximaal 4 116 279 euro.
- (24) Het gaat om indicatieve bedragen, niet om maxima, maar de Luchthaven Antwerpen verwacht dat de steun niet hoger zal liggen dan deze bedragen. Het aantal begunstigen is niet beperkt tot drie maar zal in geen geval hoger liggen dan een tien, onder meer omdat de huidige infrastructuur een grotere toename niet toelaat, de milieuvergunning stelt dat de hinder een bepaald niveau niet mag overschrijden, wat wel het geval zou zijn met meer dan tien maatschappijen, en het gelet op de nabijheid van de luchthaven van Zaventem niet realistisch is meer dan tien maatschappijen aan te trekken op de Luchthaven Antwerpen.

2.8. Intensiteit van de steun

- (25) Het totale bedrag van de aanloopsteun kan worden gebruikt om de opstartkosten te dekken, onder meer de marketing- en reclamekosten bij de start van een route en de eventuele installatiekosten die de luchtvaartmaatschappij moet maken om de route op te zetten, doch met een maximum van:
- **Jaar 1:** 50% van deze kosten,
 - **Jaar 2:** 30% van deze kosten,
 - **Jaar 3:** 10% van deze kosten.
- (26) Vanaf het 4de exploitatiejaar wordt geen aanloopsteun meer toegekend.
- (27) De Belgische autoriteiten hebben bevestigd dat de steun gedurende één jaar niet hoger mag liggen dan 50% van de totale subsidiabele kosten en dat de totale steun niet meer dan 30% van de subsidiabele kosten mag bedragen.

2.9. Herkomst van de middelen

- (28) De aanloopsteun wordt betaald door de *Dienst met Afzonderlijk Beheer Luchthaven Antwerpen* en wordt in de boekhouding van de Luchthaven Antwerpen ingeschreven als een afzonderlijke uitgavenpost onder bedrijfskosten.

De inkomsten uit vergoedingen voor de nieuwe verbindingen, gegeven in toepassing van het ministerieel besluit van 1 juni 2006 houdende vaststelling van de luchthavenvergoedingen voor de luchthaven van Antwerpen, worden geboekt als bedrijfsontvangsten. De boekhouding van de luchthaven Antwerpen wordt gecontroleerd door de interne diensten van de Vlaamse overheid en door het Rekenhof.

2.10. Toewijzing van contracten

- (29) De Belgische autoriteiten bevestigen dat de mogelijkheid om onder de voormelde voorwaarden steun te genieten tijdig en op niet-discriminerende wijze zal worden bekendgemaakt zodat potentiële begunstigten hun voorstellen kunnen indienen.

2.11. Cumulering

- (30) Volgens de Belgische autoriteiten kan de steun niet worden gecumuleerd met steun die op grond van andere plaatselijke regionale, nationale of communautaire regelingen wordt toegekend voor dezelfde subsidiabele kosten.

2.12. Beroep

- (31) De contracten tussen de Luchthaven Antwerpen en luchtvaartmaatschappijen worden opgesteld naar Belgisch recht. Bij geschillen tussen de Luchthaven Antwerpen en een luchtvaartmaatschappij fungeert de Vlaamse minister die bevoegd is voor regionale luchthavens als eerste bemiddelingsinstantie wanneer beroep wordt aangetekend. Indien deze bemiddeling niet tot een bevredigende oplossing leidt, wordt het dossier aanhangig gemaakt bij de bevoegde rechtbank van het gerechtelijk arrondissement Antwerpen.

2.13. Boetes

- (32) Onverminderd de sancties waarin artikel 15 van het ministerieel besluit van 1 juni 2006 voorziet en indien de luchtvaartmaatschappij de verbintenissen die zij bij de uitbetaling van de bijdrage tegenover de Luchthaven Antwerpen is aangegaan niet nakomt, is het volgende sanctiemechanisme van toepassing:
- (a) Ingeval van niet-naleving van de voorwaarden, zal de luchtvaartmaatschappij in gebreke worden gesteld. Daarna beschikt zij over een redelijke termijn om aan haar verplichtingen te voldoen of het bestaan van de niet-naleving aan te vechten.
 - (b) Indien na afloop van een procedure onweerlegbaar is vastgesteld en bevestigd dat de luchtvaartmaatschappij haar verbintenissen niet is nagekomen, zal de luchtvaartmaatschappij verplicht worden de reeds ontvangen aanloopbijdrage aan de Luchthaven Antwerpen terug te storten, vermeerderd met een forfaitaire boete van 0,5 % van de reeds betaalde aanloopbijdrage.

3. BEOORDELING VAN DE MAATREGEL

3.1. De vraag of er sprake is van steun

- (33) Krachtens artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag "zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt."
- (34) De toekenning door de Belgische autoriteiten van subsidies uit overheidsmiddelen aan luchtvaartmaatschappijen die vluchten aanbieden vanop de Luchthaven Antwerpen bevoordeelt bepaalde ondernemingen aangezien de regeling specifiek bedoeld is voor de luchtvaartsector en met name voor luchtvaartmaatschappijen die de Luchthaven Antwerpen aandoen. Aangezien de luchtvervoersmarkt bij Verordening (EEG) nr. 2407/92 is opengesteld voor concurrentie bestaat het gevaar dat deze subsidies de concurrentie verstoort en het handelsverkeer tussen de lidstaten beïnvloedt. Subsidies aan de voornoemde begunstigden moeten derhalve worden beschouwd als staatssteun als bedoeld in artikel 87, lid 1, van het Verdrag.

3.2. Rechtsgrond voor de beoordeling

- (35) De rechtsgrond voor de beoordeling wordt gevormd door de *Mededeling van de Commissie inzake communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven*⁴ (hierna de 'richtsnoeren' genoemd) en artikel 87, lid 3, van het Verdrag.

3.3. Verenigbaarheid

- (36) De Commissie kan instemmen met de toekenning van aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen met het oog op de ontwikkeling van regionale luchthavens indien wordt voldaan aan de criteria onder titel 5.2 van de richtsnoeren.
- (37) Met name in het licht van het criterium van lid 79 van de richtsnoeren, constateert de Commissie dat:
- (a) Aangezien de begunstigden overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92 over een vergunning dienen te beschikken, wordt uitsluitend steun verleend aan luchtvaartmaatschappijen die over een geldige exploitatievergunning beschikken als bedoeld in de *richtsnoeren*.
 - (b) Met minder dan 1 miljoen passagiers per jaar, is de Luchthaven Antwerpen een luchthaven van categorie D, zoals gedefinieerd in de *richtsnoeren* en komt zij in aanmerking voor aanloopsteun. Er zal

⁴ PB C 312 van 9.12.2005, lid 15.

uitsluitend steun worden verleend voor routes tussen de Luchthaven Antwerpen en andere luchthavens in de EU.

- (c) Dat uitsluitend steun zal worden verleend voor de opening van nieuwe routes of het aanbieden van extra vluchten op bestaande routes, op voorwaarde dat het netto aantal passagiers toeneemt en dat, wanneer het gaat om extra vluchten op een bestaande route, uitsluitend steun wordt verleend voor extra passagiers ten opzichte van het referentiejaar en voor extra bewegingen in het licht van de toename van het aantal passagiers, betekent dat de steun gekoppeld is aan de naleving van een aantal criteria en niet zal worden aangewend voor de verschuiving van verkeer tussen twee routes. Voorts voldoet de maatregel aan de voorwaarde dat geen steun wordt verleend voor een nieuwe route die reeds wordt bediend door hogesnelheidstreinen of om de tijdelijke aard van aanloopsteun te omzeilen.
- (d) Aangezien de steun per jaar wordt verleend, het bedrag afneemt over een periode van maximum drie jaar en de levensvatbaarheid van de route vooraf moet worden gestaafd met een businessplan, moeten de gesubsidieerde routes als levensvatbaar worden beschouwd en gaat het om degressieve steun.
- (e) Aangezien uitsluitend steun wordt verleend voor nieuwe routes of extra vluchten op bestaande routes op voorwaarden dat de voorspelde toename van het aantal passagiers wordt gerealiseerd, kan worden geoordeeld dat de steun strikt is gekoppeld aan de ontwikkeling van de betrokken routes.

Voorts voorziet de regeling in compensaties voor de extra opstartkosten van luchtvaartmaatschappijen bij de opening van een nieuwe route of het invoeren van extra vluchten, kosten die de maatschappij niet meer hoeft te dragen zodra haar aanbod op kruissnelheid is gekomen. De subsidiabele kosten omvatten onder meer de kosten van marketing en reclame die in het begin moeten worden gemaakt om bekendheid te geven aan de verbinding, en mogelijk de installatiekosten die de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven moet maken. De steun kan twee vormen aannemen:

- een korting op de passagiersvergoeding (zie hierna) voor elke passagier op nieuwe routes of extra vluchten,
- een compensatie tot 100% (zie hierna) van de landings- en opstijgvergoeding voor vliegtuigen die de nieuwe diensten uitvoeren.

Aangezien dergelijke lasten deel uitmaken van de normale exploitatiekosten van een luchtvaartmaatschappij worden ze, in het kader van deze regeling niet in aanmerking genomen als extra kosten (zie lid 79, onder e, van de richtsnoeren). Niettemin wordt in de toepasselijke richtsnoeren de mogelijkheid niet uitgesloten een korting op deze lasten te verlenen als middel om verenigbare steun toe te kennen, voor zover deze steun het voormelde toegelaten

percentage van de subsidiabele kosten niet overschrijdt (marketing-, reclame- en installatiekosten).

- (f) De Belgische autoriteiten waarborgen dat de vergoeding overeenstemt met de marketing-, reclame- en installatiekosten. De begunstigden kunnen deze steun niet combineren met andere steun.
 - (g) De Belgische autoriteiten hebben zich er voorts toe verbonden de steun op degressieve wijze toe te kennen voor een periode van maximum drie jaar. Ook hebben zij bevestigd dat de steun gedurende één jaar niet hoger mag liggen dan 50% van de totale subsidiabele kosten en dat de totale steun niet meer dan 30% van de subsidiabele kosten mag bedragen.
 - (h) Aangezien de steun wordt betaald als subsidie per extra door de begunstigde vanop de Luchthaven Antwerpen vervoerde passagier, wordt geoordeeld dat de steun rechtstreeks verband houdt met de netto evolutie van het aantal passagiers op de betrokken routes.
 - (i) De Belgische autoriteiten hebben bevestigd dat de steun vooraf op niet-discriminerende wijze zal worden bekendgemaakt zodat elke luchtvaartmaatschappij die dat wenst een voorstel kan indienen.
 - (j) Om in aanmerking te kunnen komen voor aanloopsteun dienen potentiële begunstigden een businessplan in te dienen waaruit blijkt dat de route ook na afloop van de steun gedurende een lange periode levensvatbaar zal zijn. De Belgische autoriteiten zullen onderzoeken welke impact een nieuwe route zal hebben op concurrerende routes en HST-verbindingen.
 - (k) De Belgische autoriteiten verklaren dat de Luchthaven Antwerpen een jaarverslag zal opstellen waarin een lijst van alle routes is opgenomen. In dat verslag wordt voor iedere route de bron van de overheidsbijdrage, de begunstigde maatschappij, het bedrag van de uitbetaalde bijdrage alsook het betreffende aantal passagiers vermeld.
 - (l) De Belgische autoriteiten hebben op het bevoegde niveau een procedure ingesteld voor de afhandeling van beroepsprocedures om te waarborgen dat de steun op niet-discriminerende wijze wordt toegekend.
 - (m) Artikel 15 van het Ministerieel Besluit van 1 juni 2006 voorziet in een boetesysteem.
- (38) Om deze redenen en gelet op de degelijke ontwikkelingsstrategie waarover de Luchthaven Antwerpen beschikt en die is gekoppeld aan haar geografische ligging en de zakelijke omgeving waarin zij zich bevindt, is de Commissie van oordeel dat de aangemelde maatregel strookt met de bepalingen van de *richtsnoeren*.

4. BESLUIT

- (39) De Commissie besluit derhalve de steun als verenigbaar met artikel 87, lid 3, onder c, van het EG-Verdrag te beschouwen.

Ingeval deze brief vertrouwelijke gegevens mocht bevatten die niet mogen worden bekendgemaakt, wordt U verzocht de Commissie daarvan binnen vijftien werkdagen vanaf de ontvangst van dit schrijven in kennis te stellen. Ontvangt de Commissie binnen de vastgestelde termijn geen met redenen omkleed verzoek, dan neemt zij aan dat U instemt met mededeling aan derden en bekendmaking van de volledige tekst van dit schrijven in de authentieke taal op Internet:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm.

Dit verzoek dient bij aangetekend schrijven of bij faxbericht te worden gericht aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Energie en vervoer
Directoraat A, Algemene zaken
Kamer DM 28, 6/109
B-1049 Brussel
Faxnummer: ++ 32 2 296 41 04

Met bijzondere hoogachting,

Voor de Commissie

Jacques Barrot
Vice-President