



Brussel, 4.8.2017
C(2017) 5392 final

OPENBARE VERSIE

Dit document is een intern document van de Commissie dat louter ter informatie is bedoeld.

**Betreft: Steunmaatregel SA. 47746 (2017/N) – Nederland
Aanloopsteun aan luchtvaartmaatschappijen Provincie Limburg**

Excellentie,

1. DE PROCEDURE

- (1) Op 10 maart 2017 hebben de Nederlandse autoriteiten, overeenkomstig artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna "VWEU" genoemd), bij de Commissie aanmelding gedaan van hun voornemen om een steunregeling in te stellen¹. Met de regeling zal steun worden verleend ten behoeve van het creëren van nieuwe verbindingen voor passagiersvervoer in de provincie Limburg en van en naar Maastricht-Aachen Airport.
- (2) Bij brief van 15 mei 2017 heeft de Commissie om aanvullende informatie verzocht, die op 23 mei 2017 door de Nederlandse autoriteiten is verstrekt.

2. BESCHRIJVING VAN DE LUCHTHAVENS EN VAN DE MAATREGEL

2.1. Luchthaven in de provincie Limburg

- (3) Maastricht-Aachen Airport is een regionale luchthaven gevestigd in de gemeente Beek (Nederland), op 9,3 kilometer ten noordoosten van Maastricht en 28 kilometer ten noordwesten van Aken (Duitsland).
- (4) De jaarlijkse passagiers- en vrachtstromen die in de periode 2014-2016 op Maastricht-Aachen Airport zijn geboekt, waren als volgt:

¹ PB C 326 van 26.10.2012, blz. 47.

Zijne Excellentie de Heer Bert Koenders
Minister van Buitenlandse Zaken
Bezuidenhoutseweg 67
NL – 2500 EB Den Haag

Tabel 1: Aantal passagiers op de luchthaven Maastricht-Aachen Airport (provincie Limburg)

	Passagiers 2014	Passagiers 2015	Passagiers 2016	Gemiddeld
Passagiers (one way)	283 000	238 000	183 000	234 666

- (5) De twee luchthavens die het dichtst in de buurt van Maastricht-Aachen Airport liggen, zijn Eindhoven Airport (op zo'n 85 km en 52 minuten rijden met de auto) en Liège Airport (op zo'n 49 km en 35 minuten rijden met de auto).
- (6) De provincie Limburg kent geen hogesnelheidstreindiensten en, volgens de Nederlandse autoriteiten, is het weinig waarschijnlijk dat dat binnen de duur van deze steunregeling zal veranderen.
- (7) De twee spoorwegstations het dichtst bij Maastricht-Aachen Airport die hogesnelheidsdiensten aanbieden, zijn Aachen Hauptbahnhof (op zo'n 42 km en 36 minuten met de auto) en het station Liège-Guillemins (op zo'n 45 km en 37 minuten met de auto).

2.2. Overzicht van de maatregel

2.2.1. Doel van de steunmaatregel

- (8) Doel van de voorgenomen maatregel is het aantrekken van nieuwe vliegverbindingen naar Maastricht-Aachen Airport en zo de connectiviteit tussen de provincie Limburg en andere regio's in Europa te verbeteren.

2.2.2. Vorm van de steun

- (9) In het kader van de voorgenomen steunregeling zullen luchtvaartmaatschappijen voor passagiersvervoer worden geselecteerd via een tenderregeling voor het openen van nieuwe verbindingen tussen Maastricht-Aachen Airport en andere luchthavens in de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (hierna "ECAA" genoemd).
- (10) De aanloopsteun zal worden toegekend als een rechtstreekse subsidie aan luchtvaartmaatschappijen voor passagiersvervoer waarvan de voorstellen zijn geaccepteerd.
- (11) De steun die in het kader van de voorgenomen regeling wordt toegekend, zal worden betaald uit de algemene begroting van de Provincie Limburg. De steunverlenende autoriteit is de Provincie Limburg.

2.2.3. Nationale rechtsgrondslag

- (12) De betalingen in het kader van de voorgenomen regeling zullen plaatsvinden op basis van de Algemene Subsidieverordening Provincie Limburg 2017.

2.2.4. *Budget*

- (13) De subsidie beperkt zich tot een daadwerkelijk tekort bij de uitvoering van de nieuwe verbinding, waarbij de subsidie nooit meer zal bedragen dan 50% van de daarvoor verschuldigde luchthavengelden.
- (14) De voorgenomen regeling heeft een totaalbudget van maximaal 10 000 000 EUR en een jaarbudget van 2 500 000 EUR.

2.2.5. *Looptijd van de regeling en de steunverlening*

- (15) De tenuitvoerlegging van de voorgenomen regeling zal pas aanvangen wanneer de goedkeuring van de Commissie is verkregen en zal lopen tot en met 31 december 2019. Steun kan alleen worden toegekend voor maximaal de eerste drie jaar dat de betrokken verbinding in bedrijf is.

2.2.6. *De begunstigde ondernemingen*

- (16) De begunstigde ondernemingen zullen luchtvaartmaatschappijen zijn die via de tenderprocedure zijn geselecteerd. Alle luchtvaartmaatschappijen kunnen, ongeacht hun grootte, een aanvraag indienen. Het geschatte aantal begunstigden van de regeling is minder dan tien².

2.2.7. *De tender- en selectieprocedures*

- (17) De Provincie Limburg zal de tenderprocedure organiseren voor de selectie van luchtvaartmaatschappijen die eventueel belangstelling hebben voor het verzorgen van nieuwe verbindingen naar en van Maastricht-Aachen Airport.
- (18) De Provincie Limburg zal haar voornemen tijdig kenbaar maken en hieraan voldoende ruchtbaarheid geven zodat alle geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen hun diensten kunnen aanbieden. De maatregel zal worden kenbaar gemaakt via de website van de Provincie Limburg en van de luchthaven en in het Publicatieblad (of gelijkwaardig)³. Voorts zal de maatregel worden gecommuniceerd via het netwerk van luchtvaartmaatschappijen van de luchthaven en via het landelijke medium voor decentrale regelgeving.
- (19) De Nederlandse autoriteiten hebben nadere bepalingen van de tenderregeling verstrekt zoals ze die willen publiceren. Deze bepalingen bevatten het algemene kader en beschrijven de doelstellingen van de regeling, de eisen ten aanzien van de nieuwe verbinding, de voorwaarden voor deelneming en de criteria voor de selectieprocedure⁴.

² Het beperkte aantal aanvragen (en dus potentiële begunstigden) heeft te maken met het feit dat de luchthaven relatief klein is en het beschikbare budget relatief beperkt is.

³ http://www.limburg.nl/Beleid/Europa/Kennisgevingen_staatssteun

⁴ Volgens artikel 5 van de Nadere Subsidieregels dient er sprake te zijn van een stimulerend effect, mag de voorgestelde bestemming op het moment van de aanvraag nog niet zijn bediend en in de periode van twaalf maanden voorafgaand aan de geplande startdatum van de nieuwe verbinding niet operationeel zijn geweest en mogen er tot het moment van de aanvraag geen aankondigingen van luchtvaartmaatschappijen zijn geweest om de betreffende verbinding zonder steun te gaan aanbieden; betreft het een vervoersverbinding van Maastricht-Aachen Airport met een andere

- (20) Volgens de Nederlandse autoriteiten hebben de verbindingen die met de voorgenomen steunmaatregel worden gesteund, voor luchtvaartmaatschappijen een hogere risicofactor dan bestaande verbindingen, en zouden deze dus zonder de steun niet worden bediend. De Nederlandse autoriteiten hebben aangevoerd dat dit komt doordat luchtvaartmaatschappijen, zonder de steun, geen nieuwe verbindingen vanaf kleinere luchthavens zouden willen realiseren omdat er een risico is dat de winst in de eerste jaren te laag is. Na een opstartfase verandert dit, door de aanwas van gebruikers van de verbinding. Een bijdrage in de luchthavengelden zou daarom het geschikte instrument zijn om dit probleem aan te pakken.

2.2.8. *In aanmerking komende verbindingen*

- (21) In het kader van de voorgenomen regeling kunnen luchtvaartmaatschappijen alleen aanloopsteun krijgen indien aan elk van de volgende voorwaarden is voldaan:
- a) de voorgestelde luchtverbinding wordt nog niet verzorgd tussen de twee luchthavens van de voorgenomen verbinding;
 - b) de voorgenomen verbinding wordt niet reeds onder vergelijkbare condities door een hogesnelheidstreindienst in hetzelfde verzorgingsgebied bediend, of
 - c) de voorgenomen verbinding wordt niet onder vergelijkbare condities vanuit een andere luchthaven in hetzelfde verzorgingsgebied bediend.
- (22) In aanmerking komende verbindingen moeten werkelijk nieuwe - en geen bestaande - verbindingen zijn. In dat verband omschrijven de Nederlandse autoriteiten nieuwe verbindingen als verbindingen die aan elk van de volgende voorwaarden voldoen:
- verbindingen die in de periode van twaalf maanden voorafgaand aan de geplande startdatum van de nieuwe verbinding niet zijn bediend door een luchtvaartmaatschappij die vervoer aanbiedt aan betalende passagiers;
 - verbindingen waar er, tot het moment van de bekendmaking van de tenderoproep, geen aankondigingen van luchtvaartmaatschappijen zijn geweest van plannen om op de verbinding te beginnen opereren in de periode van twaalf maanden volgend op de aankondiging;
 - verbindingen die overlappen met verbindingen die in de nabije toekomst zullen worden bediend vanaf Eindhoven en Luik.
- (23) Zoals in punt (5) aangegeven, liggen de luchthavens van Eindhoven en Luik op minder dan 100 kilometer van Maastricht-Aachen Airport. Deze beide luchthavens liggen dus in hetzelfde verzorgingsgebied. Niettemin hebben de Nederlandse autoriteiten bevestigd dat er bij deze regeling geen

luchthaven in de ECAA; wordt de voorgestelde verbinding niet onder vergelijkbare condities vanaf de luchthavens Luik of Eindhoven bediend, en is de nieuwe verbinding en – indien van toepassing – het ondernemingsplan van de luchtvaartmaatschappij voorafgaand aan het indienen van de subsidieaanvraag afgestemd met en heeft het de instemming van de luchthavenexploitant.

overlapping zal zijn tussen nieuwe verbindingen die in het kader van de regeling worden bediend, en verbindingen vanaf deze beide luchthavens⁵.

- (24) De diensten van de Provincie Limburg zullen monitoren en er op toezien dat de luchtvaartmaatschappijen dit vereiste in acht nemen en dat er geen steun wordt toegekend om een nieuwe verbinding te bedienen die al vanaf een andere luchthaven in hetzelfde verzorgingsgebied wordt bediend.
- (25) Geen steun zal worden verleend voor verbindingen die geen daadwerkelijk nieuwe verbindingen zijn, maar waarbij het alleen gaat om hogere frequenties op een reeds bediende verbinding.

2.2.9. *Ondernemingsplan*

- (26) Luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag indienen, moeten een ondernemingsplan voor de verbinding indienen. Dit plan moet ten minste de volgende informatie bevatten:
 - a) de ratio achter de voorgestelde verbinding, welke markten worden bediend (point-to-point, business, leisure, onward connecting, inbound of outbound);
 - b) frequentie van de verbinding en ingezette type toestel;
 - c) hoe past de voorgestelde verbinding binnen de reeds gevlogen bestemmingen vanaf Maastricht-Aachen Airport;
 - d) hoe past de voorgestelde verbinding binnen de strategie van de aanvragende luchtvaartmaatschappij;
 - e) het type vliegtuig in relatie tot het voorziene aantal passagiers c.q. hoeveelheid vracht;
 - f) onderbouwing waarom de voorgestelde verbinding zonder steun gedurende de eerste drie jaar niet levensvatbaar zal zijn;
 - g) ondersteunend bewijs ter onderbouwing van de voorziene passagiersaantallen;
 - h) een onderbouwing waarom ze de betrokken verbinding zonder de steun niet hadden bediend.
- (27) Indien geen ondernemingsplan kan worden overgelegd, dient de aanvrager een onherroepelijke toezegging te doen om de verbinding te blijven exploiteren voor een periode die ten minste even lang duurt als de periode dat hij aanloopsteun heeft ontvangen.

2.2.10. *Steunintensiteit en cumulering*

- (28) De voorgenomen steun dekt maximaal 50% van de kosten van luchthavengelden die de luchtvaartmaatschappij ten behoeve van de nieuwe verbinding verschuldigd is.

⁵ Volgens de subsidieregeling bestaat er geen aanspraak op subsidie wanneer de verbinding al onder vergelijkbare condities in termen van reistijd wordt gevlogen vanuit de luchthavens van Eindhoven of Luik.

- (29) Wanneer de luchtvaartmaatschappij de activiteiten waarvoor de steun wordt verleend, niet uitvoert of de subsidiemiddelen gebruikt voor een andere verbinding, is dat grond voor het intrekken van de subsidie.
- (30) In de tendervoorwaarden is uitdrukkelijk bepaald dat de aanloopsteun niet mag worden gecumuleerd met andere vormen van staatssteun die worden toegekend voor de exploitatie van dezelfde verbinding.⁶
- (31) Een nieuwe verbinding mag alleen van start gaan nadat de steunaanvraag bij de steunverlenende autoriteit is ingediend.
- (32) Ook is cumulatie met andere vormen van staatssteun die worden toegekend voor de exploitatie van de verbindingen, niet toegestaan.

2.2.11. Prestatieverantwoording en verslaglegging

- (33) Van de luchtvaartmaatschappijen wordt verwacht dat ze de exploitatie van de gesubsidieerde verbinding evalueren en de luchthavenexploitant jaarlijks informatie verschaffen over:
 - a) het aantal vluchten dat op de nieuwe verbinding heeft gevlogen;
 - b) het aantal passagiers en tonnen vracht dat gebruik heeft gemaakt van c.q. gerealiseerd is door middel van de nieuwe verbinding;
 - c) de kosten en opbrengsten van de nieuwe verbinding, en
 - d) de daadwerkelijk betaalde luchthavengelden, inclusief onderbouwing middels facturen.
- (34) Die informatie zal dan worden doorgeleid naar de diensten van de Provincie Limburg. De steun wordt pas toegekend na ontvangst en validering van de verslagen.
- (35) De in de punten 33 en 34 beschreven vereisten zijn onder artikel 6 opgenomen in de subsidieregels.

2.2.12. Transparantie

- (36) De Nederlandse autoriteiten zeggen toe om de regels inzake transparantie in acht te nemen zoals die zijn bepaald in de punten 162 en 163 van de richtsnoeren luchtvaartsteun, als gewijzigd bij de transparantiemededeling⁷.
- (37) In overeenstemming met die mededeling zal de volgende informatie worden gepubliceerd op één nationale of regionale website:

⁶ Zie punt 19.

⁷ Mededeling van de Commissie tot wijziging van de mededelingen van de Commissie betreffende EU-richtsnoeren voor de toepassing van de staatssteunregels in het kader van de snelle uitrol van breedbandnetwerken, betreffende richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2015-2020, betreffende staatssteun voor films en andere audiovisuele werken, betreffende richtsnoeren inzake staatssteun ter bevordering van risicofinancieringsinvesteringen en betreffende richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (PB C 198 van 27.6.30, blz. 30).

- i) de volledige tekst van de goedgekeurde steunregeling of het besluit tot individuele steunverlening en de uitvoeringsbepalingen daarvoor, of een link daarnaar;
- ii) de identiteit van de steunverlenende autoriteit(en);
- iii) de identiteit van de individuele begunstigde(n), het steuninstrument en het bedrag dat elk van de begunstigten aan steun wordt toegekend;
- iv) de doelstelling van de steun, de datum van toekenning, het soort onderneming (bijv. kmo, grote onderneming);
- v) het referentienummer van de steunmaatregel bij de Commissie; de regio waar de begunstigde(n) is (zijn) gevestigd (op NUTS 2-niveau) en de voornaamste economische sector waarin de begunstigde(n) actief is (zijn) (op NACE-groepsniveau).

3. BEOORDELING VAN DE MAATREGEL

3.1. De vraag of er sprake is van steun

- (38) Krachtens artikel 107, lid 1, VWEU "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 interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt".
- (39) Aan elk van de criteria van artikel 107, lid 1, VWEU, moet worden voldaan. Wil een maatregel derhalve staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormen, dient aan elk van de volgende voorwaarden te worden voldaan. De financiële steun moet:
 - a) door de Staat worden toegekend of uit staatsmiddelen worden bekostigd;
 - b) bepaalde ondernemingen of bepaalde producties begunstigen;
 - c) de mededinging vervalsen of dreigen te vervalsen, en
 - d) het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.
- (40) In de volgende delen zal de Commissie nagaan of de maatregel aan elk van deze criteria voldoet - en dus steun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

3.1.1. Het gebruik van staatsmiddelen en de toerekenbaarheid aan de Staat

- (41) De aanloopsteun wordt, zoals aangegeven in punt (11), gefinancierd uit de begroting van de Provincie Limburg. De financiering valt dus toe te rekenen aan de Staat en behelst staatsmiddelen.

3.1.2. Selectiviteit

- (42) De voorgenomen regeling bestaat, zoals aangegeven in punt (10), in subsidies bekostigd uit staatsmiddelen die door de Nederlandse

autoriteiten aan de geselecteerde luchtvaartmaatschappijen zullen worden toegekend. Met de betrokken subsidies krijgt de begunstigde onderneming een concurrentievoordeel tegenover andere spelers die in dezelfde geliberaliseerde sector actief zijn, waardoor de begunstigde de kosten die hij in de regel voor deze activiteit moet dragen, verlaagd ziet. Aangezien de overheidsfinanciering is bestemd voor een bepaalde luchtvaartmaatschappij die een specifieke dienst wil aanbieden, onder uitsluiting van concurrenten, is deze selectief.

3.1.3. Verstoring van de mededinging en beïnvloeding van het handelsverkeer

- (43) Wanneer steun van een lidstaat de positie van een onderneming ten opzichte van andere concurrerende ondernemingen in het handelsverkeer binnen de Unie versterkt, moet dit handelsverkeer worden geacht door die steun ongunstig te worden beïnvloed. Het is voldoende dat de ontvanger van de steun op markten waar concurrentie is, met andere ondernemingen concurreert. Steun door de Nederlandse autoriteiten voor een nieuwe luchtverbinding verstoort de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen of dreigt deze te verstoren en beïnvloedt het handelsverkeer tussen lidstaten ongunstig omdat het verrichten van luchtvervoersdiensten volledig is geliberaliseerd op de interne markt, waar talrijke ondernemingen uit verschillende lidstaten met elkaar concurreren.

3.1.4. Conclusie over de vraag of er sprake is van staatssteun en over de rechtmatigheid van de steun

- (44) Om de hierboven uiteengezette redenen luidt de conclusie van de Commissie dat de maatregel staatssteun behelst in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
- (45) De Commissie tekent aan dat Nederland de standstill-verplichting van artikel 108, lid 3, VWEU in acht heeft genomen en de steun niet heeft toegekend voordat de goedkeuring van de Commissie is verkregen.

3.2. Verenigbaarheid van de steun

- (46) In de mededeling van de Commissie "Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen"⁸ (hierna "de richtsnoeren luchtvaartsteun" genoemd) zijn beginselen vastgelegd om aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen op zijn verenigbaarheid met de interne markt te toetsen.
- (47) In de punten 139 tot en met 153 van de richtsnoeren luchtvaartsteun worden cumulatieve gemeenschappelijke beginselen uiteengezet die bij een staatssteunmaatregel in acht moeten worden genomen, wil deze verenigbaar zijn met de interne markt:
- (a) bijdrage aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang;
 - (b) noodzaak van overheidsmaatregelen;

- (c) de steunmaatregel is een geschikt instrument;
 - (d) stimulerend effect;
 - (e) evenredigheid van de steun (steun beperkt tot het minimum);
 - (f) vermijden van ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten.
- a) *Bijdrage aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang*
- (48) Volgens punt 139 van de richtsnoeren luchtvaartsteun wordt aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen geacht bij te dragen aan de verwezenlijking van een doelstelling van gemeenschappelijk belang, indien deze: a) de mobiliteit van burgers van de Unie verbetert en regio's beter worden ontsloten door nieuwe verbindingen te openen, of b) de regionale ontwikkeling van afgelegen gebieden bevordert.
- (49) In punt 140 is bepaald dat, wanneer een verbinding die met de nieuwe luchtverbinding zal worden geëxploiteerd, reeds op - met name in termen van reistijd - vergelijkbare voorwaarden wordt verzorgd door een hogesnelheidstreindienst of vanaf een andere luchthaven in hetzelfde verzorgingsgebied, die luchtverbinding niet kan worden geacht bij te dragen tot een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang.
- (50) Zoals aangegeven in punt (8), wordt de steun volgens de Nederlandse autoriteiten toegekend om de connectiviteit tussen de provincie Limburg en andere regio's in Europa te verbeteren en zo de mobiliteit van de burgers in de provincie Limburg te verbeteren.
- (51) Ondanks de nabijheid van de grotere centra Aken en Luik staat de provincie Limburg voor een aantal uitdagingen op het gebied van internationale connectiviteit⁹. In het rapport "Grensoverschrijdend perspectief Zuid-Limburg" wordt geconcludeerd dat er weliswaar een groei in bevolking is geweest, maar dat mensen elders op zoek gaan naar een baan en bedrijven aarzelen om in de regio te investeren als gevolg van de geringe connectiviteit en juist kiezen voor regio's die beter ontsloten zijn en waar makkelijker banen te vinden zijn. Binnen die context draagt de Provincie bij tot een betere internationale toegankelijkheid door de regeling voor aanloopsteun op te zetten, om nieuwe verbindingen naar Maastricht-Aachen Airport te halen. Het openen van nieuwe verbindingen zal leiden tot een toename van de mobiliteit van Unieburgers en draagt dus bij tot het behalen van een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang.
- (52) Bijgevolg draagt de steun, in overeenstemming met punt 139, onder a), van de richtsnoeren luchtvaartsteun, bij tot het verbeteren van de mobiliteit van burgers van de Europese Unie en de ontsluiting van regio's door het openen van nieuwe verbindingen.
- (53) In de provincie Limburg is er, zoals in punt (6) gezegd, geen hogesnelheidstreindienst.

⁹ Zie Provincie Limburg, *Grensoverschrijdend perspectief Zuid-Limburg*, 25.9.2014.

- (54) Zoals aangegeven in punt (22), liggen de luchthavens van Eindhoven en Luik op minder dan 100 kilometer van Maastricht-Aachen Airport. Daarom vallen ze binnen hetzelfde verzorgingsgebied in de zin van punt 25 (12) van de richtsnoeren luchtvaartsteun.
- (55) Er zijn geen andere luchthavens binnen het verzorgingsgebied van Maastricht-Aachen Airport [zie punt (5)].
- (56) De Nederlandse autoriteiten hebben, zoals uiteengezet in punt (22), bevestigd dat er geen overlapping zal zijn tussen de nieuwe verbindingen die in het kader van de regeling worden bediend, en routes die al dezelfde verbinding aanbieden vanaf de luchthavens Maastricht-Aachen, Eindhoven en Luik.
- (57) Daarom concludeert de Commissie dat de voorgenomen maatregel zal bijdragen tot een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang.

b) Noodzaak van overheidsmaatregelen

- (58) In punt 142 van de richtsnoeren luchtvaartsteun is bepaald dat aanloopsteun alleen verenigbaar zal worden geacht voor routes die een luchthaven met minder dan 3 miljoen passagiers per jaar verbinden met een andere luchthaven in de ECAA.
- (59) Maastricht-Aachen Airport is, zoals aangegeven in punt (3), een luchthaven met minder dan 3 miljoen passagiers per jaar.
- (60) Daarom concludeert de Commissie dat de voorgenomen maatregel voldoet aan de voorwaarden van de richtsnoeren luchtvaartsteun wat betreft de noodzaak van overheidsmaatregelen.

c) De steunmaatregel is een geschikt instrument

- (61) De lidstaten moeten, overeenkomstig punt 146 van de richtsnoeren luchtvaartsteun, aantonen dat de steun geschikt is om de beoogde doelstelling te behalen of om de problemen weg te werken waarvoor de steun een oplossing moet bieden. Een steunmaatregel zal alleen als verenigbaar met de interne markt worden beschouwd indien dezelfde doelstelling niet met minder versturende beleids- of steuninstrumenten kan worden verwezenlijkt.
- (62) Voorts dient, overeenkomstig punt 147 van de richtsnoeren luchtvaartsteun, in een vooraf door de luchtvaartmaatschappijen opgesteld ondernemingsplan te worden vastgelegd dat de gesteunde verbinding vooruitzichten biedt om ten minste na drie jaar zonder overheidsfinanciering winstgevend te worden voor de luchtvaartmaatschappij. Zonder een ondernemingsplan voor een verbinding moeten de luchtvaartmaatschappijen een onherroepelijke toezegging doen aan de luchthaven om de verbinding te blijven exploiteren voor een periode die ten minste even lang duurt als de periode dat zij aanloopsteun hebben ontvangen.
- (63) De Nederlandse autoriteiten beogen het aantal Europese verbindingen met Maastricht-Aachen Airport te vergroten. De Provincie Limburg heeft,

zoals aangegeven in punt (20), samen met de exploitanten van de luchthaven in de provincie Limburg, een survey gehouden en geconcludeerd dat aanloopsteun de meest geschikte maatregel is om luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen het risico te nemen om in het huidige marktklimaat nieuwe verbindingen te openen. De Nederlandse autoriteiten achten het hoogst onwaarschijnlijk dat nieuwe verbindingen die resulteren in een toename van het passagiersvervoer, zonder steun kunnen worden ontwikkeld, omdat luchtvaartmaatschappijen niet bereid zijn nieuwe verbindingen op te zetten indien er een risico bestaat dat deze in de eerste jaren niet winstgevend zijn.

- (64) Daarom concludeert de Commissie dat de voorgenomen maatregel voldoet aan de voorwaarden van de richtsnoeren luchtvaartsteun wat betreft de geschiktheid van de steunmaatregel.

d) Stimulerend effect

- (65) Volgens de punten 148 en 149 heeft aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen een stimulerend effect indien mag worden verwacht dat, zonder de steun, het niveau van de economische activiteit van de luchtvaartmaatschappij op de betrokken luchthaven niet zou zijn toegenomen. Bijvoorbeeld in het geval dat de nieuwe verbinding niet van start zou zijn gegaan. Voorts mag de nieuwe verbinding alleen van start gaan nadat de steunaanvraag bij de steunverlenende autoriteit is ingediend. Indien de nieuwe verbinding van start gaat voordat de steunaanvraag bij de steunverlenende overheid is ingediend, zal steun ten behoeve van die individuele verbinding niet als verenigbaar met de interne markt worden beschouwd.

- (66) De Nederlandse autoriteiten achten het, zoals aangegeven in punt (20), hoogst onwaarschijnlijk dat de nieuwe verbinding die resulteert in een toename van het passagiersvervoer, zonder steun kan worden ontwikkeld, omdat luchtvaartmaatschappijen niet bereid zijn nieuwe verbindingen op te zetten indien er een risico bestaat dat deze in de eerste jaren niet winstgevend zijn.

- (67) Aanvragende luchtvaartmaatschappijen zal, zoals aangegeven in punt (27), ook worden gevraagd in hun ondernemingsplannen te onderbouwen waarom ze de betrokken verbinding zonder de steun niet hadden bediend.

- (68) Zoals aangegeven in punt (31), hebben de Nederlandse autoriteiten bevestigd dat de nieuwe verbinding alleen van start mag gaan nadat de steunaanvraag bij de steunverlenende autoriteit is ingediend.

- (69) Gelet op het bovenstaande is de Commissie van mening dat de maatregel een stimulerend effect heeft.

e) Evenredigheid van de steun (steun beperkt tot het minimum)

- (70) Overeenkomstig punt 150 van de richtsnoeren luchtvaartsteun mag aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen, wil deze evenredig zijn, gedurende maximaal drie jaar tot 50% van de luchthavengelden voor een verbinding dekken. De in aanmerking komende kosten zijn de luchthavengelden ten aanzien van de verbinding.

- (71) De steunintensiteit van de voorgenomen regeling zal, zoals in punt (28) is gebleken, beperkt blijven tot 50% van de kosten van luchthavengelden die voor het bedienen van de nieuwe verbinding in kwestie verschuldigd zijn, en de voorgenomen steun zal slechts voor drie jaar worden toegekend.
- (72) Gelet op het bovenstaande is de Commissie van mening dat het bedrag van de aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen evenredig is en beperkt blijft tot het noodzakelijke minimum.
- f) *Vermijden van ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten.*
- (73) In de punten 151, 152 en 153 van de richtsnoeren luchtvaartsteun is bepaald dat, om ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer te vermijden, een nieuwe luchtverbinding (bijv. een stedenpaar) niet voor aanloopsteun in aanmerking zal komen wanneer deze verbinding reeds op - met name in termen van reistijd - vergelijkbare voorwaarden wordt verzorgd door een hogesnelheidstreindienst of door een andere luchthaven in hetzelfde verzorgingsgebied. Een overheid die een luchtvaartmaatschappij, al dan niet via een luchthaven, aanloopsteun wil verlenen voor een nieuwe verbinding, moet haar voornemen tijdig kenbaar maken en hieraan voldoende ruchtbaarheid geven, om alle geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen in de gelegenheid te stellen hun diensten aan te bieden. Aanloopsteun mag niet worden gecumuleerd met andere vormen van staatssteun die worden toegekend voor de exploitatie van een verbinding.
- (74) Er zijn, zoals aangegeven in punt (6), geen hogesnelheidstreindiensten van of naar de provincie Limburg. De Nederlandse autoriteiten bevestigen dat geen steun zal worden verleend voor routes die - met name in termen van reistijd - op vergelijkbare voorwaarden worden bediend door een hogesnelheidstreindienst vanaf de spoorwegstations Aachen Hauptbahnhof en Liège-Guillemins.
- (75) Bovendien worden, zoals aangegeven in punt (22), verbindingen naar of van de luchthavens Maastricht-Aachen, Eindhoven en Luik die al bediend worden of die gepland staan, door de Nederlandse autoriteiten van de selectieprocedure uitgesloten.
- (76) De tender zal worden kenbaar gemaakt in het Publicatieblad (of gelijkwaardig), via de website van de Provincie Limburg en die van de luchthaven. De maatregel zal worden gecommuniceerd via het netwerk van luchtvaartmaatschappijen van de luchthaven en via het landelijke medium voor decentrale regelgeving, zoals in punt (18) is gebleken.
- (77) Voorts tekent de Commissie aan dat het verwachte aantal aanvragen (en dus potentiële begunstigden) beperkt zal zijn, hetgeen te maken heeft met het feit dat de luchthaven relatief klein is (183 000 passagiers in 2016) en het beschikbare budget relatief beperkt is.
- (78) Gelet op het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten tot het minimum beperkt zijn.

g) Cumulering

- (79) Zoals aangegeven in de punten 158 en 159 van de richtsnoeren luchtvaartsteun, zijn de op grond van de richtsnoeren luchtvaartsteun geldende maximale steunintensiteiten van toepassing, ongeacht of de steun volledig uit staatsmiddelen dan wel gedeeltelijk door de Unie wordt bekostigd. Steun die op grond van de richtsnoeren luchtvaartsteun wordt toegestaan, mag niet worden gecumuleerd met andere staatssteun, de-minimissteun of andere vormen van Uniefinanciering indien die cumulering een steunintensiteit oplevert die hoger is dan de in de richtsnoeren luchtvaartsteun vastgestelde intensiteit.
- (80) De Nederlandse autoriteiten hebben, zoals aangegeven in punt (30), bevestigd dat ze zullen borgen dat de voorgenomen steun niet kan worden gecumuleerd met andere vormen van staatssteun die worden toegekend voor de exploitatie van dezelfde verbinding, zodat hiermee zou moeten zijn verzekerd dat de maximale steunintensiteit van 50% zoals die voor regelingen voor aanloopsteun geldt, niet wordt overschreden.

h) Transparantie

- (81) De Nederlandse autoriteiten hebben, zoals beschreven in punt (36), toegezegd om ten aanzien van de bekendmaking van nadere gegevens over de toegekende steun de transparantieplichtingen in acht te nemen zoals die in deel 8.2 van de richtsnoeren luchtvaartsteun zijn geschetst.

i) Monitoring

- (82) De Nederlandse autoriteiten hebben, zoals beschreven in punt (21), toegezegd om de monitoringverplichtingen zoals die in deel 8.3 van de richtsnoeren luchtvaartsteun zijn geschetst, in acht te nemen.

Conclusie

- (83) In het licht van de bovenstaande beoordeling is de Commissie van oordeel dat de aangemelde aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen in overeenstemming is met de verenigbaarheidsvoorwaarden zoals die in de richtsnoeren luchtvaartsteun zijn uiteengezet.
- (84) Bijgevolg is de aanloopsteun verenigbaar met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.

4. BESLUIT

Mitsdien heeft de Commissie besloten geen bezwaar te maken tegen de steunmaatregel omdat deze verenigbaar is met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, onder c), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

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 deze brief 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 deze brief in de authentieke taal op Internet: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm><http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Uw verzoek moet elektronisch naar het volgende adres worden gezonden:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie staatssteun
B-1049 Brussel
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Hoogachtend,
Voor de Commissie

Margrethe VESTAGER
Lid van de Commissie

