



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 10.10.2001
COM(2001) 574 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

Gevolgen voor de luchtvaart na de aanslagen in de Verenigde Staten

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

Gevolgen voor de luchtvaart na de aanslagen in de Verenigde Staten

1. INLEIDING

1. De Europese luchtvaart heeft rake klappen gekregen door de aanslagen in New York en Washington op 11 september j.l. De Europese Unie is onmiddellijk in actie gekomen om de urgentste problemen op te lossen, maar ook om de huidige voorschriften waar nodig aan de nieuwe situatie aan te passen. Naast de maatregelen om de veiligheid in de luchtvaart op te voeren, die de Europese Raad op 21 september 2001 heeft besproken en de Raad Vervoer op 14 september 2001, moet worden gezien welke gevolgen de aanslagen zullen hebben voor de situatie in de luchtvaartsector, die al aan een consolidatie toe was.
2. Reeds op 20 september heeft mevrouw de Palacio een gesprek gehad met de vertegenwoordigers van de Vereniging van Europese luchtvaartmaatschappijen (AEA). Mevrouw de Palacio heeft eraan herinnerd dat de Commissie zich weliswaar bewust is van de uitzonderlijke situatie waarin de luchtvaartmaatschappijen zich bevinden, maar desalniettemin geen maatregelen kan accepteren die tot scheve verhoudingen tussen landen en maatschappijen zouden leiden en ook niet kan aanvaarden dat de huidige situatie als voorwendsel wordt gebruikt om de nodige herstructureringen uit te stellen. Zij heeft daarentegen bevestigd dat er bepaalde maatregelen kunnen worden genomen om deze bijzondere situatie het hoofd te bieden en heeft tevens erkend dat het billijk is dat de overheid de intensivering van bepaalde veiligheidsmaatregelen voor haar rekening neemt.
3. Geconfronteerd met de aanzienlijke premiestijging die de verzekeringsmaatschappijen hebben ingevoerd voor de dekking van de risico's die voortvloeien uit terrorisme en oorlogshandelingen, hebben sommige lidstaten al aan het eind van de week van 17 september aangekondigd dat zij van plan zijn hun nationale luchtvaartmaatschappijen steun te verlenen. Om tot een gecoördineerde reactie te komen heeft de Commissie deze zaak onmiddellijk voorgelegd aan de ministers van Financiën tijdens hun vergadering van 22 september. De ministers hebben gesteld dat de lidstaten bij wijze van uitzondering de dekking van deze risico's of de verhoging van de verzekeringspremies voor hun rekening kunnen nemen, mits aan deze steun strikte voorwaarden worden verbonden en de maatregelen daartoe bij de Commissie worden aangemeld.
4. Ook de regering van de Verenigde Staten is met een pakket maatregelen ten gunste van haar luchtvaartmaatschappijen gekomen. Er moet worden nagegaan of deze steunmaatregelen voor de Amerikaanse maatschappijen gevolgen kunnen hebben voor de markten waar de Amerikaanse maatschappijen in een hevige concurrentieslag met de Europese maatschappijen verwickeld zijn, dat wil zeggen vooral op de transatlantische verbindingen. Dit is een zaak die op dit moment nog moeilijk te beoordelen is.
5. Bij haar analyse van de steunmaatregelen voor de sector moet de Gemeenschap ervoor zorgen dat concurrentievervalsing wordt voorkomen, maar moet ook worden voorkomen dat de vereiste consolidatie en herstructurering van de sector, die vóór de gebeurtenissen

van 11 september in gang gezet was, wordt belemmerd of zelfs opnieuw ter discussie wordt gesteld.

2. EEN EERSTE EVALUATIE

6. De effecten van deze aanslagen zijn in de Verenigde Staten hard aangekomen: de doelstellingen van de terroristen lagen op Amerikaans grondgebied, de gebruikte vliegtuigen werden ingezet op binnenlandse vluchten in de Verenigde Staten, de Amerikaanse overheid heeft haar luchtruim gedurende enkele dagen gesloten en de Amerikaanse bevolking heeft als onmiddellijke reactie zijn reisplannen voor een heel groot deel geannuleerd. De Europese bedrijven zijn weliswaar minder rechtstreeks getroffen, maar hebben toch hun vluchten naar de Verenigde Staten gedurende deze periode moeten annuleren en ook in Europa is het psychologische effect op het publiek merkbaar.

2.1. De situatie in Europa

7. De luchtvaartsector heeft te lijden onder een chronische onderkapitalisatie en een extreme versnippering op Europees niveau, zit diep in de schulden en heeft een permanent gebrek aan bedrijfskapitaal ("cash flow"). De reeds merkbare vertraging van de economische groei leverde al duidelijke problemen op. De crisis treft de Europese maatschappijen terwijl ze al te lijden hadden onder de verhoging van de kerosineprijs van vorig jaar. Sommige van hen waren al bezig met herstructureringsplannen, maar op dat gebied moet er nog veel werk worden verzet. De huidige crisis versterkt in de context van een herstructurering die al bezig was, problemen die al vóór de aanslagen bestonden.
8. In de dagen na 11 september is de vraag sterk gedaald. Dit verschijnsel heeft zich vooral in de Verenigde Staten, waar de daling rond de 75% lag, sterk doen voelen en heeft ook gevolgen gehad voor de transatlantische routes waarop de Europese maatschappijen actief zijn. In Europa is de afname van het luchtverkeer tot op heden veel minder hevig geweest, maar toch opgelopen tot zo'n 15-30%; de bezettingsgraad is vooral op de aansluitende verbindingen gedaald (in de orde van grootte van 20-30%) en dit heeft vooral gevolgen gehad voor regionale luchtvaartmaatschappijen.
9. Op basis van een peiling bij 13 maatschappijen schat de AEA (Association of European Airlines) dat de inkomstendaling door een afname van het verkeer met naar schatting 7,7% en een daling van de capaciteit met 4,7% tot het einde van het jaar zal oplopen tot 3,6 miljard euro.
10. Volgens de AEA houden de luchtvaartmaatschappijen 108 vliegtuigen aan de grond, hetgeen neerkomt op 5,6% van de luchtvloot, en dreigen bij de maatschappijen zelf 17.000 werknemers (5%) werkloos te worden. British Airways heeft bijvoorbeeld naast de 1.800 ontslagen die al tot maart 2002 waren gepland, een daling van het personeelsbestand met 5.200 banen aangekondigd. Ook elders worden afslankingen verwacht die kunnen oplopen tot in totaal 30.000-40.000 werknemers.
11. Sommige maatschappijen, vooral in de Verenigde Staten, maken van de gelegenheid gebruik om de oudste vliegtuigen weg te doen. Veel maatschappijen hebben een personeelsstop aangekondigd en sommige zijn al begonnen met ontslagen op grote schaal. De sector verwacht nog meer personeelsinkrimpingen, die ongetwijfeld verder zullen gaan dan wat in het perspectief van een ongunstige economische conjunctuur werd verwacht.

12. Ook de vluchtschema's zijn aangepast, niet alleen naar de Verenigde Staten maar ook naar het Midden-Oosten en zelfs binnen Europa; sommige bestemmingen, vooral degene met de laagste frequentie, worden geschrapt. Om maar één voorbeeld te noemen: Lufthansa heeft niet alleen de intercontinentale vluchten van Frankfurt naar Rio de Janeiro en Bogota en van Berlijn naar Washington geschrapt, maar ook het aantal vluchten van Frankfurt naar Washington en New York teruggebracht. Lufthansa heeft ook aangekondigd dat de vluchten van Frankfurt naar Parijs (Orly) en Valencia en de vluchten Hamburg-Londen, Düsseldorf-Moskou en Dortmund-Kopenhagen worden geannuleerd.
13. Ondanks deze maatregelen stijgen sommige kosten sterk en dit maakt het crisisbeheer nog moeilijker. Volgens de AEA kunnen de kosten van extra veiligheidsmaatregelen oplopen tot 145 miljoen euro. Dit geldt ook voor de verzekeringspremies: alle verzekeringskosten zijn bijna verdubbeld waardoor de kosten voor de Europese luchtvaartsector stijgen.
14. Tenslotte heeft de sector sterk te lijden onder de huidige onzekerheid. Vanwege het risico van toekomstige aanslagen hebben de verzekeringsbedrijven in eerste instantie aangekondigd dat de dekking van de polissen zou worden beperkt tot een niveau dat veel lager ligt dan wat tot op heden gangbaar was. Uit de halvering van de aandelenkoersen van de luchtvaartmaatschappijen in twee weken tijd blijkt dat het vertrouwen van de investeerders is afgenomen en dit maakt de financiering van de activiteiten van de maatschappijen des te lastiger. De Commissie kan in dit stadium geen duidelijke uitspraken doen over de omvang van deze crisis en de gevolgen voor de Europese luchtvaart. Daarom blijft de Commissie de ontwikkeling van de situatie op de voet volgen om afgezien van de in deze mededeling beschreven maatregelen op de ontwikkelingen te kunnen reageren en de reacties van de lidstaten te kunnen coördineren.

2.2. De situatie in de Verenigde Staten

15. Bij elke vergelijking tussen de situatie van de luchtvaartmaatschappijen in de Verenigde Staten en in Europa moet, zoals in het witboek over het gemeenschappelijk vervoersbeleid is benadrukt, worden bedacht dat de drie grootste Amerikaanse maatschappijen elk gemiddeld 90 miljoen passagiers per jaar vervoeren en de grootste Europese maatschappijen elk 30 tot 40 miljoen passagiers per jaar (d.w.z. een verhouding van 3:1).
16. Na de aanslagen hebben de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen voor het jaar 2001 grote verliezen rond de 10 miljard dollar aangekondigd. De ATA (de vereniging van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen) heeft voor de luchtvaartsector in de Verenigde Staten zo'n 100.000 ontslagen aangekondigd, terwijl de luchtvaartmaatschappijen voor het jaar 2002 verliezen van 18-33 miljard dollar vanwege de aanslagen verwachten.
17. Het Congres heeft op 21 september een pakket noodmaatregelen aangenomen, waarvoor een bedrag is uitgetrokken dat tot 18 miljard dollar kan oplopen, met als hoofdmoot:
 - **een bedrag van 5 miljard dollar aan directe en onmiddellijke steun** om de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen te compenseren voor de verliezen die rechtstreeks voortvloeien uit de sluiting van het luchtruim en de gevolgen van de aanslagen voor het vliegverkeer tussen 11 september en 31 december 2001. Deze steun wordt evenredig verdeeld op basis van de capaciteit (stoelen x mijl in het aanbod) waarover elke maatschappij vóór 11 september beschikte;

- **de beschikbaarstelling, volgens door de president vast te stellen criteria, van federale kredietinstrumenten** in de vorm van leningen met rentesubsidie van de staat of garanties voor leningen, die kunnen oplopen tot 10 miljard dollar;
- **de oprichting van een raad die moet zorgen voor de toewijzing van bovengenoemde financiële instrumenten.** Deze bestaat uit de minister van Verkeer of zijn vertegenwoordiger, de voorzitter van de Raad van gouverneurs van het Federal Reserve System, die voorzitter van de raad is, de minister van Financiën en de voorzitter van de Rekenkamer;
- **de vaststelling van de beginselen voor compensatie:** elke luchtvaartmaatschappij moet de vanwege de aanslagen geleden verliezen aantonen en met name een volledige economische en financiële verantwoording geven, waarop controle wordt uitgeoefend door de minister van Verkeer en de voorzitter van de Rekenkamer, die een financiële en boekhoudkundige controle bij de aanvragers kunnen uitvoeren;
- **een bedrag van 3 miljard dollar voor de veiligheid en de beveiliging** van het vliegverkeer wordt gereserveerd uit het bedrag van 40 miljard dollar dat bestemd is voor schadevergoedingen voor de slachtoffers.

18. Er gelden bepaalde voorwaarden voor de steun: de salarissen boven een bepaald niveau worden tot 11 september 2003 bevroren en de luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht bepaalde verbindingen van algemeen belang ("Essential Air Services") te onderhouden. De Commissie zal nagaan of deze steunmaatregelen voor de Amerikaanse maatschappijen gevolgen kunnen hebben voor de markten waar de Amerikaanse maatschappijen in een hevige concurrentieslag met de Europese maatschappijen verwickeld zijn, dat wil zeggen vooral op de transatlantische verbindingen.

3. DE VERZEKERINGEN: EEN SPECIFIEK PROBLEEM

19. Luchtvaartmaatschappijen hebben het verlies van hun vliegtuigen en hun aansprakelijkheid ten opzichte van hun passagiers en derden van oudsher voor een groot deel gedekt. De aanslagen hebben de kwetsbaarheid van het vliegverkeer duidelijk gemaakt en hebben een schadepost veroorzaakt die alle redelijke ramingen overtreft. Enige dagen na deze gebeurtenissen hebben de verzekeraars aangekondigd dat zij de aansprakelijkheid voor de risico's die voortvloeien uit terrorisme en oorlogshandelingen, niet meer of nog maar in zeer beperkte mate dekken. Naar aanleiding hiervan zijn in veel landen de verkeersrechten van de maatschappijen die geen afdoende dekking konden aantonen, ter discussie gesteld. Daarnaast hebben de verzekeringsmaatschappijen een sterke premiestijging aangekondigd voor de dekking die ze blijven bieden. Vervolgens hebben de verzekeraars ook aan andere bedrijven in de sector laten weten dat hun dekking werd geschrapt of beperkt: vliegvelden, aanbieders van grondafhandelingsdiensten, de luchtverkeersleiding enz.

20. Alle lidstaten¹ hebben voorlopige regelingen ingevoerd om gedurende een periode van 30 dagen, in afwachting van het herstel van een aanvaardbare dekkingsgraad door de verzekeringsmarkt, te kunnen waarborgen dat de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen verzekerd blijft (zie met name punt 5.2). Deze maatregelen moeten uiteraard bij de Commissie worden aangemeld en door haar in het licht van de

¹ Zie bijlage (1).

regels van het Verdrag worden onderzocht. De lidstaten zijn momenteel bezig met de kennisgeving van deze maatregelen, die op basis van de voorschriften inzake staatssteun zullen worden bestudeerd, aan de Commissie.

21. De Commissie beseft weliswaar dat de verzekeraars met hoge financiële lasten worden geconfronteerd, maar moet toch onderzoeken of hun gedrag verenigbaar is met de voorschriften van het Verdrag inzake mededinging. Daartoe is de Commissie ambtshalve een procedure begonnen om na te gaan of de omstandigheden waarin is besloten de premies te verhogen, verenigbaar zijn met de mededingingsvoorschriften.
22. De dekking van de luchtvaartmaatschappijen herstelt zich weer, ook al zijn de kosten zeer hoog. De maatschappijen moeten toeslagen op de huidige verzekeringspremies betalen die zonder winst neerkomen op ongeveer \$ 3,10 per passagier. Er is echter nog steeds geen dekking voor de andere exploitanten: vliegvelden, grondafhandeling en verkeersleiding. Dit is een zeer ongunstige situatie voor het functioneren van het vliegverkeer, die ernstige economische en sociale onrust dreigt te veroorzaken. Volgens de van de verzekeraars en de nationale overheid ontvangen informatie zullen er zo spoedig mogelijk maatregelen voor de dekking van de andere exploitanten worden ingevoerd, zodat deze beter opgewassen zijn tegen de huidige situatie.
23. Gezien de onzekerheid van een herstel van de markt aan het eind van de periode van 30 dagen en om rekening te houden met de in de Verenigde Staten genomen maatregelen, die een dekking gedurende 180 dagen waarborgen, valt nauwelijks aan te nemen dat de dekkingsgaranties van de regeringen na de eerste periode van 30 dagen kunnen worden gestaakt. Deze crisis heeft duidelijk gemaakt dat vergelijkbare gebeurtenissen in de toekomst tot een nieuwe onderbreking van de dekking van exploitanten in de luchtvaartsector kunnen leiden. De lidstaten hebben de Commissie verzocht richtsnoeren uit te werken om te waarborgen dat in dergelijke gevallen op een effectieve en samenhangende manier kan worden gereageerd. Overigens is de Commissie van mening dat alle lidstaten, om voor een eerlijke concurrentie met de luchtvaartmaatschappijen van derde landen te zorgen en uiteenlopende reacties van de lidstaten te voorkomen, moeten controleren dat de luchtvaartmaatschappijen van derde landen aantonen dat zij over een minimale dekking van de risico's op basis van de aanbevelingen van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) beschikken. Wanneer een dergelijke dekking ontbreekt, zijn de lidstaten met inachtneming van de internationale verplichtingen van de Gemeenschap verplicht op gecoördineerde wijze de nodige maatregelen te nemen en met name de verkeersrechten en het recht tot overvliegen in te trekken.

4. DE VEILIGHEIDSMATREGELEN

24. De buitengewone Europese Raad van 21 september heeft de Raad «Vervoer» om maatregelen gevraagd met betrekking tot de indeling van wapens, de technische opleiding van boordpersoneel, de controle op en het volgen van ruimbagage, het ontoegankelijk maken van de cockpit en het toezicht op de kwaliteit van de door de lidstaten gehanteerde veiligheidsmaatregelen.

25. De Commissie heeft de Raad reeds verscheidene voorstellen voorgelegd die de invoering van bepaalde van deze maatregelen mogelijk zou maken:

de wijziging van de verordening inzake de harmonisatie van technische voorschriften («JAR-OPS») en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart², op grond waarvan de nodige maatregelen zullen kunnen worden genomen om de deuren van cockpits te versterken;

het Voorstel voor een richtlijn inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart³, waardoor het met name mogelijk wordt na te gaan in hoeverre de veiligheidsmaatregelen in acht worden genomen;

het Voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake veiligheidseisen en vakbekwaamheidsattesten voor cabinepersoneel in de burgerluchtvaart⁴ creëert de mogelijkheid opleidingen voor boordpersoneel te harmoniseren. De Raad zou op 15 oktober een gemeenschappelijk standpunt over dit voorstel moeten kunnen goedkeuren.

26. Voorts werkt de Commissie aan een voorstel voor een verordening tot vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor de veiligheid in de burgerluchtvaart. Na goedkeuring van dit voorstel wordt het mogelijk gemeenschappelijke voorschriften vast te stellen voor de controle op bagage en passagiers en een regeling te treffen voor het toezicht op de naleving van deze gemeenschappelijke voorschriften. Zij heeft de lidstaten, zonder dralen, voorgesteld inspecties op de luchthavens uit te voeren en alle enige maanden geleden door de Europese Burgerluchtvaartconferentie geïnitieerde maatregelen aan te scherpen. De door de Raad ingestelde groep *ad hoc* zal de Raad «Vervoer» van 15-16 oktober een eerste verslag voorleggen waarmee de door de Burgerluchtvaartconferentie gedane aanbevelingen kracht kan worden bijgezet. Tegelijkertijd zal een overleg op gang worden gebracht met de beroepsorganisaties alsmede via het sectoriële dialoogcomité van de burgerluchtvaart.

27. Van oudsher draagt de luchtvervoersector de beveiligingskosten voor een groot deel zelf. Worden sommige van deze veiligheidsmaatregelen, naar aanleiding van tegen de samenleving in haar geheel gerichte aanslagen, door de overheid en dus niet door de betrokkenen in de luchtvaartindustrie aangescherpt, dan moeten, volgens de Commissie, de kosten hiervan door die overheid zelf gedragen worden. Indien de luchtvaartmaatschappijen en andere exploitanten in deze sector, zoals luchthavens, ondernemingen die grondafhandelingsdiensten en luchtvaartdiensten verrichten, rechtstreeks voor de kosten van sommige van deze maatregelen worden aangesproken, mag de financiering hiervan door de overheid vanzelfsprekend geen aanleiding geven tot met het Verdrag onverenigbare bedrijfssteun.

5. TOEPASSING VAN DE VOORSCHRIFTEN INZAKE STAATSSTEUN

28. Bij haar onderzoek naar met het Verdrag verenigbare steunmaatregelen van de overheid staat de Commissie vooral gunstig tegenover maatregelen die het minst waarschijnlijk

² COM (00) 121 def. van 24.03.2000 COD (2000/0069).

³ COM (00) 847 def. van 19.12.2000 COD (2000/0343) en gewijzigd voorstel van 25.09.2001, COM (01) 532.

⁴ COM (97) 0382 def. van 22.07.1997 en gewijzigd voorstel van 5.03.1999, COM (99) 0068 def.

concurrentiedistorsies tussen de luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap teweeg zullen brengen, d.w.z. maatregelen die in gelijke mate op alle ondernemingen binnen de Gemeenschap van toepassing zijn. De luchtvaartmaatschappijen hebben overigens zelf om steunmaatregelen gevraagd waardoor de concurrentievoorwaarden niet worden vervalst en geven om deze reden de voorkeur aan de goedkeuring van maatregelen op het niveau van de Gemeenschap.

29. Wat dit betreft, beklemtoont de Commissie dat het door de Commissie met betrekking tot staatssteun voor herstructurering gevoerde beleid, dat gefundeerd is op het beginsel dat de eerste keer meteen ook de laatste keer is (« one time last time ») door de gebeurtenissen van 11 september 2001 niet op losse schroeven mag worden gesteld. Wij moeten namelijk vermijden dat deze gebeurtenissen als excuus worden aangegrepen om, buiten het bestaande regelgevingskader voor herstructureringssteun om, iets te doen aan de ernstige moeilijkheden waarin bepaalde zich herstructurende communautaire luchtvaartmaatschappijen zich sinds verscheidene maanden of jaren bevinden.
30. De Commissie herinnert er tevens aan dat elke door de lidstaten goedgekeurde steunmaatregel van de overheid moet worden aangemeld, zodat de Commissie tijdig de uitwerking ervan kan onderzoeken en zich over de verenigbaarheid van de maatregel met het Verdrag kan uitspreken. Tijdens zijn vergadering van 22 september te Luik heeft de informele Raad «Ecofin» nog eens op deze verplichting gewezen.
31. Ten tijde van de Golfoorlog had de Commissie reeds, voor een periode van drie maanden, een serie maatregelen getroffen om de luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen de moeilijkheden op korte termijn het hoofd te kunnen bieden; met name had zij haar voornemen kenbaar gemaakt bepaalde vormen van overheidssteun ter compensatie van de extra kosten in verband met beveiliging en verzekering met een welwillend oog te bezien en de inning van een deel van de luchtverkeersleidingsgelden uit te stellen, alsmede, krachtens de op het luchtvervoer van toepassing zijnde mededingingsregels, bepaalde overeenkomsten tussen luchtvervoerondernemingen op het stuk van capaciteitsvermindering, gezamenlijke exploitatie en de verdeling van slots op luchthavens toe te staan. De industrie heeft goed op deze moeilijkheden gereageerd en kort daarop was het verkeer weer normaal. Sindsdien is het regelgevingskader in de luchtvaartsector veranderd; het luchtvervoer heeft nu marktvoorwaarden die gebaseerd zijn op het beginsel van een vrije marktoegang, waardoor de luchtvervoerondernemingen hun activiteiten kunnen ontplooiën in een klimaat van vrije concurrentie, hun verrichtingen, capaciteit en dienstregelingen beter aan de vraag kunnen aanpassen, en crisissituaties beter aankunnen.
32. De na de buitengewone Raad «Vervoer» van 14 september gevormde groep ad hoc, welke drie maal, op 25 september, op 2 en 5 oktober jl. bijeen is gekomen, heeft informatie ingewonnen over de voornaamste steunmaatregelen, met het oogmerk iets te doen, enerzijds, aan de stijgende verzekeringskosten en, anderzijds, aan de extra kosten in verband met de stringentere veiligheidsvereisten. Hierbij zijn ook de gevaren van concurrentievervalsing aan het licht getreden die het gevolg zijn van de aan de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen verstrekte steunbedragen ter compensatie van gederfde inkomsten op de dagen dat het luchtverkeer in de Verenigde Staten volkomen heeft stilgelegen.
33. Zich bewust van het feit dat bedrijfssteun in principe verboden is, meent de Commissie toch dat het op grond van artikel 87, lid 2, sub b) van het Verdrag mogelijk is iets te doen aan de moeilijkheden waarmee de luchtvaartmaatschappijen momenteel te kampen

hebben. Zij stelt zich namelijk op het standpunt dat de gebeurtenissen van 11 september 2001, gezien hun onvoorspelbaarheid, het aantal slachtoffers, de omvang van de schade en hun weerslag op de wereldeconomie, kunnen worden aangemerkt als buitengewone gebeurtenissen in de zin van artikel 87, lid 2, sub b). De door de lidstaten ten behoeve van de luchtvaartmaatschappijen genomen tijdelijke steunmaatregelen zouden echter niet tot een overcompensatie van de geleden schade mogen leiden.

34. In de huidige situatie vindt de Commissie dat de bepalingen van artikel 87, lid 2, sub b) van het Verdrag van toepassing kunnen zijn op twee door de gebeurtenissen van 11 september 2001 veroorzaakte typen schade.

5.1. Maatregelen ter compensatie van de kosten die de luchtvaartmaatschappijen te dragen hebben als gevolg van de sluiting van het Amerikaanse luchtruim gedurende vier dagen

35. De Commissie meent dat de rechtstreeks uit de sluiting van het Amerikaanse luchtruim van 11 t/m 14 september 2001 resulterende kosten, een direct gevolg zijn van de gebeurtenissen van 11 september 2001. Uit hoofde van het bepaalde in artikel 87, lid 2, sub b) van het Verdrag kunnen de lidstaten derhalve tot compensatiebetalingen overgaan mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De compensatie wordt zonder enige vorm van discriminatie aan alle luchtvaartmaatschappijen van een lidstaat uitgekeerd.
- De compensatie dient uitsluitend ter dekking van de kosten die in de periode van 11 t/m 14 september 2001 ontstaan zijn ten gevolge van de onderbreking van het luchtverkeer waartoe de Amerikaanse autoriteiten besloten hebben.
- Het bedrag van de compensatie wordt nauwkeurig en objectief berekend aan de hand van een vergelijking van het door elke luchtvaartmaatschappij tijdens de vier dagen in kwestie geregistreerde verkeer met dat van dezelfde maatschappij tijdens de voorgaande week, met een correctie voor de trends die gedurende het corresponderende tijdvak van 2000 zijn geconstateerd. Het maximumbedrag van de compensatie, voor de berekening waarvan in het bijzonder de gedragen en vermeden kosten in aanmerking moeten worden genomen, is gelijk aan de gedurende de bewuste vier dagen naar behoren vastgestelde inkomstenderving. Dit bedrag mag uiteraard niet minder zijn dan het vier driehonderdvijfenzestigste deel van de jaaromzet van de onderneming.

36. Op concurrentiedistorsies die mogelijk door de rechtstreekse steunverlening aan de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen worden veroorzaakt, krijgt men geen vat zonder raamwerk van overeenkomsten voor de betrekkingen tussen de Gemeenschap en de Verenigde Staten. De lidstaten hebben de voorkeur gegeven aan een stelsel van bilaterale akkoorden waardoor zij niet echt als groep kunnen reageren. Overeenkomstig de richtsnoeren van 1994 inzake de staatssteun in de luchtvaartsector is de Commissie de mening toegedaan dat de door derde landen geboden staatssteun het wel mogelijk maakt zeer lage tarieven te berekenen, maar dat deze praktijken dan steeds in de context van het externe beleid van de Gemeenschap moeten worden bekeken. Wordt een dumping-beleid geconstateerd, dan behoudt de Commissie zich het recht voor voorstellen te doen ter compensatie van de schade die de communautaire luchtvaartmaatschappijen hiervan zouden kunnen ondervinden. Bovendien zal de Commissie voorstellen op dit punt een gedragscode met de Verenigde Staten overeen te komen.

5.2. Hoe de extra verzekeringskosten moeten worden gedragen

37. De Raad «Ecofin» van 22 september jl. heeft de noodmaatregelen besproken die de lidstaten op bepaalde voorwaarden zouden kunnen nemen om de luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen in de komende maanden de extra verzekeringskosten op te vangen. In het bijzonder heeft de Raad besloten:

- dat de steun moet worden beperkt tot die gevallen waar de verzekeringsmarkt te kort schiet ten einde de dekking te waarborgen van door derden geleden schade als gevolg van terroristische aanslagen of oorlogshandelingen;
- dat de regeringen een redelijke prijs in rekening moeten brengen waarin de door de ingevoerde mechanismen gedekte risico's zo getrouw mogelijk worden gereflecteerd, ook al is het zo dat deze voorwaarde op de korte termijn kan worden opgeschort;
- dat de mechanismen voor een maand worden ingevoerd, waarna verder zal worden gezocht naar een duurzame oplossing en men de industrie zal blijven aanmoedigen om zich, zo spoedig mogelijk, weer op de marktmechanismen te gaan verlaten.

De Raad heeft tevens op de verplichting gewezen deze maatregelen aan te melden bij de Commissie, zodat deze op hun verenigbaarheid met de voorschriften inzake staatssteun kunnen worden getoetst.

38. Bij de besluiten die de Commissie in het kader van de overheidsondersteuning van bedrijven ten aanzien van de bij haar aangemelde maatregelen zal nemen, zal zij rekening houden met alle relevante omstandigheden en in het bijzonder met het feit dat de van overheidswege genomen steunmaatregelen:

- zonder enige restrictie op uniforme wijze van toepassing zijn op alle bedrijven in een en dezelfde lidstaat;
- niet langer dan één maand geldig zullen zijn;
- uitsluitend bedoeld zijn ter compensering van de extra verzekeringskosten als gevolg van de gebeurtenissen van 11 september 2001 en er op geen enkele manier toe leiden dat de luchtvaartmaatschappijen er ten opzichte van hun situatie van voor 11 september 2001 op vooruitgaan.

39. De ontwikkelingen op de verzekeringsmarkt zijn van dien aard dat het moeilijk is al na één maand een beëindiging van deze maatregelen te overwegen. Toch zijn er volgens de Commissie geen redenen waarom de verzekeringsmaatschappijen de dekking van andere exploitanten in de luchtvervoersector, zoals luchthavens en ondernemingen die grondafhandelingsdiensten of luchtvaartdiensten verrichten, zouden opheffen; de risico's die zich bij deze activiteiten voordoen zijn niet van dezelfde aard als die welke de zelfmoordaanslagen van 11 september met zich mee hebben gebracht.

40. Mocht deze situatie langer duren dan de aanvankelijk vastgestelde periode van dertig dagen, dan kan de lidstaat in kwestie besluiten de verzekeringsmaatschappijen een bijkomende waarborg te blijven toekennen, dan wel zich rechtstreeks voor deze verzekeringsmaatschappijen in de plaats te stellen en het risico zelf te dragen. Hoe dan ook, de lidstaten zullen zich met betrekking tot de volgende aspecten aan gemeenschappelijke richtsnoeren moeten houden:

- de duur ;
- het niveau van de dekking ;
- de voor de vastelling van de premies gehanteerde methoden;
- welke exploitanten worden verzekerd;
- de behandeling van derde landen.

De Commissie zal, aan de hand van artikel 87, lid 2, sub b) van het Verdrag, een onderzoek instellen naar uit dien hoofde bij haar aangemelde staatssteunmaatregelen en hierbij uitgaan van bovenvermelde beginselen. Bovendien zullen de kosten van deze aanvullende dekking uiterlijk op 31 december 2001 wegvallen en op zodanige wijze aan de luchtvaartmaatschappijen moeten worden doorgegeven dat de gelijke concurrentievoorwaarden tussen communautaire ondernemingen worden hersteld.

41. Bij deze crisis is wel gebleken dat soortgelijke gebeurtenissen in de toekomst opnieuw een onderbreking van de verzekeringsdekking van exploitanten in de luchtvervoersector ten gevolge kunnen hebben. De lidstaten hebben de Commissie gevraagd richtsnoeren uit te werken om te kunnen garanderen dat er in dergelijke gevallen op doeltreffende en coherente wijze wordt gereageerd. Hierbij zou ondermeer kunnen worden gedacht aan de instelling van een fonds voor onderlinge risicoverwaarboring, waardoor het, wanneer de groep als geheel met een probleem wordt geconfronteerd, mogelijk is de kosten van nationale maatregelen te vermijden. Een alternatief, de vorming, door de luchtvaartmaatschappijen zelf, van gespecialiseerde verzekeringspools voor de dekking van met het luchtvervoer samenhangende risico's, verdient ook aandacht te krijgen. Tevens zou men de mogelijkheid van een compensatiefonds kunnen overwegen. Voorts is de Commissie voornemens de bedragen en voorwaarden voor de in het kader van de afgifte van exploitatievergunningen vereiste verzekeringen te harmoniseren (Verordening 2407/92 van de Raad) en zal zij hiertoe de nodige voorstellen doen.

6. ANDERE MAATREGELEN VAN DE GEMEENSCHAP

42. De Commissie moet toezien op de toepassing van de voorschriften op het gebied van de mededinging en de voorschriften inzake de toewijzing van slots op vliegvelden in de Gemeenschap. De gevolgen van het wegvallen van de vraag voor de toepassing van deze voorschriften moeten worden geëvalueerd.

6.1. De slots

43. Het uitgangspunt van de verordening inzake de toewijzing van slots (Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad) is de situatie gedurende een coördinatieperiode. Zo wordt in artikel 10, lid 3, van de verordening bepaald dat luchtvaartmaatschappijen geen recht op eenzelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige periode hebben, tenzij de luchtvaartmaatschappij de coördinator kan aantonen dat zij deze slots, zoals vrijgegeven door de coördinator, voor ten minste 80% van de periode waarvoor zij toegewezen zijn, heeft geëxploiteerd.
44. In de verordening wordt echter ook erkend dat uitzonderlijke omstandigheden, namelijk niet te voorzien en onvermijdelijke gevallen die de luchtvaartmaatschappij niet in de hand heeft, gevolgen kunnen hebben voor het gebruik van de slots. Krachtens artikel 10,

lid 5, onder a) en e), van de verordening kunnen de luchtvaartmaatschappijen een beroep doen op omstandigheden – zoals het aan de grond houden van vliegtuigen, de sluiting van een vliegveld of een luchtruim of de onderbreking van een reeks diensten ten gevolge van een actie die erop gericht is deze diensten in praktisch of technisch opzicht te verstoren – om hun slots met historische voorrang ("historische rechten") gedurende de periode en de volgende overeenkomstige periode niet te verliezen.

45. De Commissie is van mening dat de sluiting van het Amerikaanse luchtruim tussen 11 en 14 september en de latere aanpassingen van de dienstregeling (annulering en verlaging van de frequentie) uitzonderlijke omstandigheden zijn die negatieve gevolgen hebben voor zowel de transatlantische verbindingen van de luchtvaartmaatschappijen als de verbindingen binnen de Gemeenschap die als aan- en afvoerroute fungeren. De Commissie is van mening dat bovengenoemde bepalingen van de verordening zodanig door de coördinatoren moeten worden geïnterpreteerd dat de luchtvaartmaatschappijen erop kunnen rekenen dat ze niet het risico lopen de slots te verliezen die ze vanwege de gevolgen van de terroristische aanslagen niet hebben gebruikt.

De luchtvaartmaatschappijen moeten dus hun slots met historische voorrang gedurende de volgende coördinatieperiode (zomer 2002) kunnen behouden. Zo kunnen de gedurende de nog lopende periode niet gebruikte slots door de coördinatoren voor de rest van de periode als slots "*ad hoc*" worden toegewezen en door andere luchtvaartmaatschappijen worden gebruikt zonder recht op historische voorrang te geven.

46. Als de huidige situatie aanhoudt en ook echt een significante invloed heeft op de winterperiode 2001/2002, die op 26 oktober a.s. begint, zal de Commissie onderzoeken of deze regeling in het licht van de op dat moment door de luchtvaartmaatschappijen gegeven motivering moet worden voortgezet.

6.2. De coördinatie van de dienstregelingen en de capaciteit

47. De sterke daling van de vraag en de stijging van de kosten die uit de huidige crisis voortvloeien, kunnen de luchtvaartmaatschappijen ertoe brengen hun capaciteit, het aantal verbindingen en de frequentie van bepaalde verbindingen fors te verlagen. Het is dus de vraag of de huidige situatie gevolgen kan hebben voor de toepassing van de mededingingsregels op de luchtvaartmaatschappijen.

48. De Commissie benadrukt dat bij de toepassing van de mededingingsregels rekening kan worden gehouden met de veranderingen in de economische situatie op de markt, die door onvoorziene gebeurtenissen of de normale economische cyclus worden veroorzaakt. Bovendien staat het de luchtvaartmaatschappijen op elk moment vrij hun capaciteit te verlagen, hun dienstregeling te wijzigen of te besluiten bepaalde vluchten niet meer aan te bieden. Zij kunnen onder bepaalde voorwaarden ook in overleg optreden.

49. Het lijkt echter niet absoluut noodzakelijk op dit moment wetgeving "*ad hoc*" vast te stellen, zoals een vrijstelling per categorie. De momenteel geldende regels⁵ staan bepaalde

⁵ Verordening (EEG) nr. 1617/93 van de Commissie van 25 juni 1993 betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die betrekking hebben op de gezamenlijke planning en coördinatie van de dienstregelingen, op de gemeenschappelijke exploitatie, op het overleg over passagiers- en vrachtvervoertarieven bij geregelde luchtdiensten en op de toekenning van landings- en starttijden op luchthavens, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1324/2001 van de Commissie van 29 juni 2001.

vormen van coördinatie toe, zoals het overleg over slots en over de tarieven voor passagiers voor de bevordering van "interline"-verbindingen. Coördinatie van de dienstregelingen en de capaciteit heeft al plaatsgevonden in het kader van de allianties. In elk geval kan er voor andere specifiekere vormen van samenwerking van geval tot geval vrijstelling uit hoofde van artikel 81, lid 3, van het Verdrag worden verleend, als de daaraan verbonden voordelen opwegen tegen de beperkende gevolgen voor de mededinging. De Commissie zal afspraken over de coördinatie van capaciteit die er uitsluitend op gericht zijn lijndiensten op minder frequente verbindingen of tijdens de daluren te handhaven, dan ook welwillend in overweging nemen.

7. VERBETERING VAN HET REACTIEVERMOGEN VAN DE SECTOR EN DE GEMEENSCHAP

7.1. De consolidatie van de luchtvaartsector

50. Ondanks de consolidatie die al aan de gang is, blijft de Europese luchtvaartmarkt versnipperd. Deze versnippering van de sector en van de markt heeft ook praktische gevolgen: de Europese luchtvaartmaatschappijen en hun klanten profiteren niet volledig van de mogelijkheden van de interne markt. Op mondiaal niveau zijn veel Europese luchtvaartmaatschappijen klein in vergelijking met hun internationale concurrenten. Bepaalde maatschappijen worden met grote financiële problemen geconfronteerd en kunnen alleen samen met partners hun activiteiten voortzetten. De invloed van de Gemeenschap is beperkt wanneer er geen gemeenschappelijke aanpak van de commerciële partners of bij internationale onderhandelingen is. De tendens in de richting van herstructurering en consolidatie van de luchtvaartmaatschappijen in de Gemeenschap moet dan ook aanhouden en het tempo moet zelfs nog worden opgevoerd. Met het oog op dit proces moet de sociale dialoog worden geïntensiveerd.

7.2. Een coherent beleid ten opzichte van derde landen

51. Het is ook hoog tijd dat eigendoms- en controlekwesities aan de orde worden gesteld: in de traditionele eigendoms- en controleregels in de bilaterale overeenkomsten worden beperkingen opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen die fusies en overnames bemoeilijken. De Commissie herhaalt in dit verband dat er zo snel mogelijk een dynamisch en coherent beleid op het gebied van de buitenlandse betrekkingen moet worden opgezet.

52. De huidige crisis toont aan dat het dringend nodig is rekening te houden met de ontwikkelingen in Noord-Amerika, de maatregelen met de Amerikaanse instanties te coördineren en voor gelijke concurrentievoorwaarden bij de transatlantische vluchten te zorgen. In een dergelijke overeenkomst moet er ook rekening mee worden gehouden dat er crisismechanismen moeten zijn en moet ervoor worden gezorgd dat er geen eenzijdige maatregelen kunnen worden genomen die de belangen van de andere partij op onrechtmatige wijze kunnen schaden. Mits er door de Raad richtsnoeren voor de onderhandelingen worden vastgesteld, kan er op korte termijn een volledige overeenkomst tussen de EG en de VS komen waarmee het kader en de nodige structuren worden gecreëerd om voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen te zorgen voor veilige, betrouwbare en concurrerende exploitatievoorwaarden.

53. Meer in het algemeen moet de ICAO een belangrijkere rol gaan spelen op het gebied van de veiligheid, zoals dit ook gebeurd is op het gebied van de beveiliging om te waarborgen dat vliegtuigen die op Europese vliegvelden landen of zich in het luchtruim van de

Gemeenschap bevinden, minimale voorschriften in acht nemen. Om aanslagen van dit nieuwe type tegen te gaan moet het toezicht op de naleving van deze voorschriften niet alleen voor internationale vluchten maar ook voor binnenlandse vluchten worden gewaarborgd.

Ook voor de verzekeringen is een dergelijke samenwerking op internationaal niveau nodig: als er geen dekking voor terrorisme en oorlogshandelingen is, moet de Gemeenschap maatregelen nemen om de toegang tot haar vliegvelden en luchtruim te verbieden. Gelet op de gevolgen van dergelijke maatregelen, met name voor ontwikkelingslanden, zal de Commissie gebruik maken van de mogelijkheden in de door de Gemeenschap gesloten overeenkomsten om de nodige hulp te verlenen.

De Commissie is er met name voorstander van dat de luchtvaartsector beter door de WTO wordt bestreken.

7.3. Het gemeenschappelijke Europese luchtruim

54. De luchtvaartmaatschappijen stellen nadrukkelijk dat er zo snel mogelijk een gemeenschappelijk Europees luchtruim moet komen om met name de veiligheid van het luchtverkeer op te voeren. De Commissie is het hiermee eens omdat de veiligheid en het concurrentievermogen van de luchtvaart hierdoor worden bevorderd. De voorstellen liggen klaar. Zij heeft een beroep gedaan op de lidstaten om ervoor te zorgen dat dit dossier wordt afgehandeld en stelt vast dat er overeenstemming is bereikt over de toepassing van de wetgeving op het vliegveld van Gibraltar. Om dit cruciale project al in 2004 te kunnen verwezenlijken zal de Europese Commissie een omvangrijk pakket voorstellen voor wetgeving indienen, die zullen bijdragen tot een verlaging van de kosten die verbonden zijn aan de organisatie van het luchtruim en een efficiëntere samenwerking mogelijk zullen maken om de veiligheid van dit luchtruim te waarborgen.

8. CONCLUSIES

55. De Commissie is derhalve van mening dat de aanslagen van 11 september tot een situatie hebben geleid waarin de vaststelling van noodmaatregelen in het kader van de bestaande regels en het huidige beleid gerechtvaardigd is:

- De Commissie zal in het kader van de steunmaatregelen van de staten de compensatiemaatregelen voor de verliezen die de luchtvaartmaatschappijen hebben geleden gedurende de vier dagen dat het Amerikaanse luchtruim gesloten was en die daar rechtstreeks verband mee houden, in het licht van de omschreven criteria welwillend in overweging nemen.
- De Commissie zal in het kader van de steunmaatregelen van de staten in het licht van de omschreven criteria:
 - a) de overname van de extra verzekeringskosten gedurende een periode van ten hoogste één maand onderzoeken;
 - b) de tijdelijke voortzetting van de maatregelen van de lidstaten tot het einde van het jaar onderzoeken als een dergelijke dekking nodig blijft, mits de luchtvaartmaatschappijen daardoor niet in een in dat opzicht gunstiger situatie komen te verkeren dan vóór de opzegging van de dekking door de verzekering.

- Ten aanzien van de veiligheid:

De Commissie is van mening dat de overheid de intensivering van bepaalde veiligheidsmaatregelen voor haar rekening moet nemen.

- Ten aanzien van de voorschriften inzake mededinging voor het luchtverkeer:

De Commissie zal van geval tot geval onderzoeken of is voldaan aan de voorwaarden om vrijstelling uit hoofde van artikel 81, lid 3, van het Verdrag te krijgen. De Commissie zal afspraken over de coördinatie van capaciteit die erop gericht zijn lijndiensten op minder frequente verbindingen te handhaven of de dienstregelingen tijdens de daluren te coördineren, welwillend in overweging nemen.

- Ten aanzien van de slots:

De Commissie is van mening dat de luchtvaartmaatschappijen hun slots met historische voorrang op de vliegvelden van de Gemeenschap gedurende de zomerperiode van 2002 kunnen behouden. Als de huidige situatie aanhoudt gedurende de winterperiode 2001/2002, die op 26 oktober a.s. begint, zal de Commissie onderzoeken of zij maatregelen voor de overeenkomstige winterperiode 2002/2003 moet invoeren.

- Ten aanzien van de betrekkingen met derde landen:

- Wordt een dumping-beleid geconstateerd, dan behoudt de Commissie zich het recht voor voorstellen te doen ter compensatie van de schade die de communautaire luchtvaartmaatschappijen hiervan zouden kunnen ondervinden. De Commissie zal bij de instanties van de Verenigde Staten een gedragscode voorstellen om concurrentievervalsing ten gevolge van de steun die de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen ontvangen, te voorkomen.

De Commissie herinnert eraan dat zij de bevoegdheid van de Gemeenschap in het kader van de internationale onderhandelingen op het gebied van de luchtvaart altijd heeft verdedigd. Met name ten aanzien van de transatlantische verbindingen is de Commissie van oordeel dat het dringend nodig is dat de Raad zo spoedig mogelijk akkoord gaat met het ontwerp-mandaat dat in behandeling is en dat onderhandelingen mogelijk maakt over een overeenkomst met de Verenigde Staten waarmee het kader en de nodige structuren worden gecreëerd om voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen te zorgen voor veilige, betrouwbare en concurrerende exploitatievoorwaarden. Dit biedt met name mogelijkheden voor een regelgevingskader voor het bedrijfsleven en in het bijzonder de eigendomsregels.

Zolang deze overeenkomst nog niet bestaat en er nog geen onderhandelingsmandaat is, dienen de lidstaten in het kader van de bilaterale overeenkomsten met een minimum aan communautaire coördinatie op te treden.

56. De Commissie zal tevens onderzoeken:

- a) de mogelijkheden voor een "onderlinge spreiding" van de verzekeringsrisico's op Europees niveau;
- b) de herziening van de hoogte van en voorwaarden voor de vereiste verzekeringen in het kader van de afgifte van exploitatievergunningen (Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad) teneinde een geharmoniseerde aanpak te waarborgen.

57. De Commissie zal de ontwikkelingen in de luchtvaartsector nauwlettend blijven volgen en snel optreden wanneer zich een verslechtering van de huidige situatie voordoet.

De Commissie behoudt zich het recht voor de krachtens deze mededeling genomen of aangekondigde maatregelen in het licht van de ontwikkeling van de huidige situatie opnieuw te bezien.

Bovendien zal de Commissie samen met alle betrokkenen in de sector en de sociale partners onderzoeken welke conclusies er moeten worden getrokken.

58. De Raad en het Europees Parlement dienen bij het onderzoek van de ingediende voorstellen de veiligheidsmaatregelen vast te stellen die met het oog op de huidige situatie nodig zijn. De Commissie dient een voorstel voor gemeenschappelijke voorschriften voor de veiligheid van de luchtvaart in en verzoekt beide instellingen dit voorstel met prioriteit te behandelen.

BIJLAGE

Door de lidstaten geplande of genomen maatregelen voor de dekking van de extra verzekeringskosten

Lidstaat	Verzekering - eigen luchtvaartmaatschappijen	Eisen - buitenlandse maatschappijen	Verzekering - aanbieders van diensten	Duur	Premie
België	Tot het vroegere niveau	ECAC	Tot het vroegere niveau	30 dagen	Vroegere niveau plus toeslag
Denemarken	Tot het vroegere niveau	Geformuleerd in luchtvaartwet	Tot het vroegere niveau	1 maand	\$ 0,25 voor \$ 50-750 miljoen \$ 0,50 voor \$ 750 miljoen - \$ 1 miljard
Duitsland	Tot het vroegere niveau	Vroegere niveau	Tot het vroegere niveau	1 maand	Nog geen besluit
Griekenland	Tot het vroegere niveau	-	Nog geen besluit	30 dagen	Nog geen besluit
Spanje	Tot het vroegere niveau	Verdrag van Rome. Luchtvaartwet - Koninklijk besluit nr. 37/2001	Regeling geldt ook voor AENA; nog geen besluit over andere aanbieders van diensten	30 dagen	\$ 0,25 tot \$ 750 miljoen \$ 0,50 tot \$ 2 miljard
Frankrijk	Tot het vroegere niveau	Geen wijziging	Tot het vroegere niveau	30 dagen	Nog geen besluit
Ierland	Tot het vroegere niveau	Niet door Ierland gedekt	Tot het vroegere niveau	30 dagen	Nog geen besluit
Italië	Tot maximaal 2,2 miljard euro voor elk vliegtuig	Niet gedekt	Op dit moment nog niet gedekt	30 dagen	Gratis (geen premies vereist)
Luxemburg	Tot het vroegere niveau: maximaal \$ 2 miljard	-	Geen kennisgeving van intrekking ontvangen	1 maand	Vrijstelling
Nederland	Tot het vroegere niveau	ECAC	Tot het vroegere niveau	30 dagen	Vrijstelling van premie voor eerste 30 dagen
Oostenrijk	Tot maximaal \$ 700 miljoen	-	-	30 dagen	Marktvoorwaarden - nog geen besluit over premies
Portugal	Tot het vroegere niveau	Vroegere niveau	Tot het vroegere niveau	1 maand	Nog geen besluit
Finland	Tot maximaal \$ 1 miljard	-	-	Maximaal 30 dagen, intrekking elk moment mogelijk	Theoretisch gelijk aan vroegere premie - voorlopige vrijstelling om juridische redenen
Zweden	Tot het vroegere niveau	-	-	30 dagen	"Premie zo veel mogelijk in overeenstemming met de aan de garantie verbonden risico's"
Verenigd Koninkrijk	Tot het vroegere niveau	Niet gedekt	Tot het vroegere niveau voor de aanbieders van wie de dekking is ingetrokken	30 dagen (intrekking 7 dagen tevoren aangekondigd)	\$ 0,25 per passagiersvlucht tot \$ 750 miljoen \$ 0,50 per passagiersvlucht boven \$ 750 miljoen (vrijstelling voor eerste 30 dagen) 25% van de vroegere premie voor aanbieders van diensten.