

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION EXTRAORDINAIRE 1991-1992 (*)

26 MARS 1992

PROJET DE LOI

**relatif au statut de la Société
Anonyme Belge d'Exploitation
de la Navigation Aérienne
(SABENA)**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR
M. DE MOL

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné ce projet de loi transmis par le Sénat lors de sa réunion du 25 mars 1992.

Ce projet de loi a été examiné en réunion publique de commission.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Tomas.

A. — Titulaires :

C.V.P. M. Brouns, Mme Leysen,
MM. Vandendriessche, Van
der Poorten, Van Eetvelt.
P.S. MM. Féaux, Léonard, To-
mas, Walry.
S.P. MM. De Mol, Peeters (L.),
Schellens.
P.V.V. MM. Beysen, Cordeel, Vaut-
mans.
P.R.L. MM. Knoop, Pivin.
P.S.C. MM. Grimberghs, Poncet.
Ecolo/ MM. Van Dienderen, Win-
Agalev kel.
Vl. M. Buisseret.
Blok
V.U. M. Lauwers.

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, Breyne, Demuyt,
Dhoore, Schuermans, Van Rompuy.
MM. Dufour, Harmegnies (M.), Hen-
ry, Perdieu, N.
MM. De Bremaeker, Dielens, Vande
Lanotte, Van der Sande.
MM. Bril, Declerck (W.), Pierco,
Taelman.
MM. Michel, Pierard, Saulmont.
MM. Gehlen, Hollogne, Seneca.
MM. Barbé, Dejonckheere, Simons.
MM. Dewinter, Van Hauthem.
MM. Candries, Caudron.

Voir :

- 367 - 91 / 92 (S.E.) :

- N° 1 : Projet transmis par le Sénat.
- N° 2 : Amendements.

(*) Première session de la législature n° 48.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1991-1992 (*)

26 MAART 1992

WETSONTWERP

**betreffende het statuut van de
Belgische Naamloze Vennootschap
tot Exploitatie van het Luchtverkeer
(SABENA)**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER DE MOL

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft dit door de Senaat overgezonden wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 25 maart 1992.

Dit wetsontwerp werd besproken in openbare commissievergadering.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Tomas.

A. — Vaste leden :

C.V.P. H. Brouns, Mevr. Leysen,
HH. Vandendriessche, Van
der Poorten, Van Eetvelt.
P.S. HH. Féaux, Léonard, To-
mas, Walry.
S.P. HH. De Mol, Peeters (L.),
Schellens.
P.V.V. HH. Beysen, Cordeel, Vaut-
mans.
P.R.L. HH. Knoop, Pivin.
P.S.C. HH. Grimberghs, Poncet.
Ecolo/ HH. Van Dienderen, Win-
Agalev kel.
Vl. H. Buisseret.
Blok
V.U. H. Lauwers.

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, Breyne, Demuyt,
Dhoore, Schuermans, Van Rompuy.
HH. Dufour, Harmegnies (M.), Hen-
ry, Perdieu, N.
HH. De Bremaeker, Dielens, Vande
Lanotte, Van der Sande.
HH. Bril, Declerck (W.), Pierco,
Taelman.
HH. Michel, Pierard, Saulmont.
HH. Gehlen, Hollogne, Seneca.
HH. Barbé, Dejonckheere, Simons.
HH. Dewinter, Van Hauthem.
HH. Candries, Caudron.

Zie :

- 367 - 91 / 92 (B.Z.) :

- N° 1 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.
- N° 2 : Amendementen.

(*) Eerste zitting van de 48^e zittingsperiode.

I. — PROCEDURE

M. Beysen s'étonne que le projet transmis par le Sénat semble faire l'objet d'une procédure d'urgence et s'interroge sur la manière dont les prescriptions réglementaires relatives à l'approbation du rapport (nominatif) pourront dès lors être respectées.

Le Président renvoie à l'accord convenu par la Conférence des Présidents du 18 mars 1992, selon lequel la Commission déposerait son rapport pour permettre la discussion du projet lors de la séance plénière de la Chambre du 27 mars 1992.

En ce qui concerne la transmission des corrections des intervenants, le Président propose que le délai de trois jours prévu soit écourté, conformément à l'article 18, 5, *in fine*, du Règlement.

II. — EXPOSE INTRODUCTIF

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques renvoie aux réponses qu'il a données aux interpellations jointes de MM. Annemans, Gabriëls, Michel et Beysen lors de la séance plénière précédant immédiatement la réunion de la Commission (voir le *Compte Rendu Analytique* et les *Annales* de la séance plénière de la Chambre du 25 mars 1992), ainsi qu'au rapport fait par M. Didden au nom de la Commission de l'Infrastructure du Sénat (Doc. Sénat, n° 252/2).

III. — DISCUSSION GENERALE

1. Interventions des membres

M. De Vlieghe s'étonne que l'injection de capital ne soit prévue qu'à hauteur d'une vingtaine de milliards de FB, alors que le secteur du transport aérien apparaît extrêmement sensible à la conjoncture et que celle-ci ne semble globalement pas favorable. La capitalisation de la SABENA ne risque-t-elle pas dès lors de rester trop faible, alors précisément que la fragilisation des entreprises oeuvrant dans cette branche les rend d'autant plus sensibles aux charges d'intérêts que toute contraction d'emprunt impliquerait ?

L'intervenant estime par ailleurs que le transport aérien n'est pas vraiment un service public; dans ces conditions, la meilleure solution serait sans doute la privatisation complète de la SABENA. Ce n'est cependant pas la voie empruntée par le Gouvernement, puisque l'Etat conservera une participation majoritaire et qu'il ne s'agira en fait de rien d'autre que de

I. — PROCEDURE

Het verwondert *de heer Beysen* dat voor de behandeling van het door de Senaat overgezonden ontwerp blijkbaar een spoedprocedure gehanteerd wordt. Hij vraagt zich dan ook af op welke manier de voorschriften van het Reglement met betrekking tot de goedkeuring van het (nominatim-)verslag zullen kunnen worden nageleefd.

De Voorzitter verwijst naar de in de Conferentie van Voorzitters van 18 maart 1992 bereikte overeenkomst volgens welke de Commissie haar verslag zou indienen opdat het ontwerp op 27 maart 1992 alsnog in plenaire vergadering van de Kamer kan worden behandeld.

In verband met de aan de sprekers toegestane termijn om hun verbeteringen te doen toekomen, stelt de Voorzitter voor dat de opgelegde termijn van 3 dagen, conform artikel 18, 5, *in fine*, van het Reglement, zou worden ingekort.

II. — INLEIDING

De Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven verwijst naar de antwoorden die hij tijdens de onmiddellijk aan de commissievergadering voorafgaande plenaire vergadering gegeven heeft op de samengevoegde interpellaties van de heren Annemans, Gabriëls, Michel en Beysen (zie het *Beknopt Verslag* en de *Handelingen* van de plenaire vergadering van de Kamer van 25 maart 1992), alsmede naar het verslag dat namens de Commissie voor de Infrastructuur van de Senaat werd uitgebracht door de heer Didden (Stuk Senaat n° 252/2).

III. — ALGEMENE BESPREKING

1. Uiteenzettingen van de leden

De heer De Vlieghe begrijpt niet dat de kapitaalbreng amper een twintigtal miljard frank bedraagt, ofschoon de luchtvervoersector zeer gevoelig is voor schommelingen in de conjunctuur, die over het algemeen niet gunstig lijkt. Dreigt de kapitalisatie van SABENA bijgevolg niet te licht uit te vallen, aangezien het brozer worden van de in die sector opererende ondernemingen ze juist des te kwetsbaarder maakt voor de rentelasten die het aangaan van een lening zou meebrengen ?

Voorts vindt spreker dat luchtvervoer niet echt een openbare dienst is, waardoor de beste oplossing wellicht zou bestaan in de volledige privatisering van SABENA. Toch kiest de Regering niet voor een dergelijke uitweg : de Staat behoudt immers een meerderheidsparticipatie en in feite gaat het om niets anders dan om de gedeeltelijke verkoop van de maat-

vendre partiellement la compagnie à une société étrangère, elle aussi entreprise d'Etat.

Le membre relève d'autre part que le rapport de M. Didden mentionne un montant de 5,7 milliards de FB pour la dotation aux provisions de restructuration (Doc. Sén. n° 252/2, p. 17) : que recouvre ce montant ?

Enfin, il demande également combien d'emplois il restera à la SABENA après la restructuration de l'entreprise.

*
* *

M. Maingain s'interroge sur la personnalité juridique de la SABENA une fois le présent projet voté. Il souligne que l'avis du Conseil d'Etat, selon lequel il faudrait également abroger « les dispositions légales ou réglementaires qui fondent la personnalité morale de la SABENA et fixent ses statuts, c'est-à-dire l'article 1^{er} de la loi du 26 avril 1923, ainsi que les lois et arrêtés ultérieurs qui l'ont modifié... » (Doc. Sénat n° 252-1, p. 7), n'a pas été suivi.

De cette constatation, on peut déduire que même si la forme commerciale de la SABENA est renforcée, il n'en demeure pas moins que la société garde les principales caractéristiques d'un service public au sens organique et qu'en conséquence, les lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative lui demeurent applicables.

L'orateur souhaite que soit communiquée à la Commission la liste précise des dispositions que l'article 1^{er}, § 1^{er} vise à abroger et que soit également jointe au présent rapport la décision de la Commission des Communautés européennes du 24 juillet 1991 relative aux aides que le Gouvernement belge prévoit d'octroyer au transporteur aérien communautaire SABENA.

*
* *

M. Chevalier déclare que son parti approuve le présent projet; certaines des observations formulées par les intervenants précédents n'en sont pas moins non dénuées de pertinence. Ainsi, le transport aérien n'est en effet pas un service public au sens strict; la solution retenue par le Gouvernement, qui tend à abroger les dispositions particulières à la SABENA dérogeant au droit commun des sociétés commerciales tout en maintenant la participation de l'Etat à un niveau qui apporte à ce dernier des garanties suffisantes en matière de contrôle, s'avère dès lors être une bonne formule.

Le membre interroge par ailleurs le Ministre sur l'évolution du dossier du contentieux avec British Airways et la KLM.

Il demande d'autre part que l'accord avec Air France puisse faire l'objet d'une discussion en Commission.

*
* *

schappij aan een buitenlandse onderneming, die eveneens een overheidsbedrijf is.

Bovendien merkt het lid op dat het verslag van de heer Didden gewag maakt van een bedrag van 5,7 miljard frank voor de dotatie aan de herstructureringsprovisies (stuk Senaat n° 252/2, blz 17). Waartoe dient dat bedrag ?

Ten slotte wenst hij te vernemen hoeveel betrekkingen bij SABENA na de herstructurering van de onderneming zullen overblijven.

*
* *

De heer Maingain vraagt welke rechtspersoonlijkheid SABENA zal hebben als dit ontwerp eenmaal is goedgekeurd. Hij wijst er op dat geen rekening is gehouden met het advies van de Raad van State volgens hetwelk « de wets- of verordeningbepalingen die ten grondslag liggen aan de rechtspersoonlijkheid van SABENA en waarbij de statuten ervan worden vastgesteld, met name artikel 1 van de wet van 26 april 1923, alsmede de latere wetten en besluiten die daarin wijzigingen hebben aangebracht, worden opgeheven... » (Stuk Senaat n° 252-1, blz. 7).

Uit die constatering kan men opmaken dat, ook al wordt de handelsvorm van SABENA versterkt, de maatschappij niettemin de hoofdkenmerken van een openbare dienst in organiek opzicht behoudt en dat bijgevolg de gecoördineerde wetten op het gebruik der talen in bestuurszaken op haar van toepassing blijven.

Spreker wenst dat men de Commissie een nauwkeurige lijst zou bezorgen van de bepalingen die artikel 1, § 1, wil opheffen en dat bij dit verslag de beschikking zou worden gevoegd van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 24 juli 1991 inzake het voornemen van de Belgische Regering om steun te verlenen aan de communautaire luchtvaartmaatschappij SABENA.

*
* *

De heer Chevalier deelt mee dat zijn partij met het voorliggende ontwerp instemt. Sommige opmerkingen van de vorige sprekers zijn niettemin niet ongegrond. Zo is luchtvervoer geen openbare dienst in de enge betekenis van het woord. De door de Regering gekozen oplossing, namelijk de opheffing van de bijzondere bepalingen betreffende SABENA die afwijken van het gemeen recht inzake handelsvennootschappen, waarbij de deelneming van de Staat evenwel dermate groot blijft dat deze inzake toezicht voldoende waarborgen behoudt, blijkt derhalve een degelijke formule te zijn.

Voorts vraagt het lid de Minister naar de stand van zaken in de geschilpunten met British Airways en KLM.

Hij wil ook dat de overeenkomst met Air France in Commissie besproken kan worden.

*
* *

M. Beysen renvoie, pour le fond, aux considérations qu'il a émises dans le cadre de son interpellation en séance plénière (voir le *Compte rendu analytique* et les *Annales* de la séance plénière de la Chambre du 25 mars 1992). Pour le surplus, il pose les questions suivantes :

- D'autres crédits-relais seront-ils encore nécessaires ?
- Peut-on réellement parler d'une société commerciale ordinaire, alors que l'Etat restera majoritaire ?
- Quelle est l'évolution prévue en matière d'emploi ?
- Le Parlement pourra-t-il tenir une réelle discussion sur l'accord avec Air France, préalablement au vote du projet destiné précisément à permettre cet accord ?

*
* *

M. Candries regrette que la Belgique n'ait pas de politique en matière de transport aérien. Cette carence a conduit à la situation actuelle, où la SABENA, victime d'une attitude de folie des grandeurs, de réactions émotionnelles, d'une ignorance du marché, de la politisation et d'une mauvaise gestion, est à la charge du contribuable et freine le développement de l'aéroport de Bruxelles-national, lequel devrait cependant constituer l'atout majeur d'une politique du transport aérien en Belgique.

L'intervenant estime que, malgré cette situation regrettable, il pourrait y avoir un avenir pour la SABENA, pour autant que celle-ci joue les cartes de la spécialisation et de la complémentarité avec des transporteurs aériens plus importants. Ce n'est toutefois pas la voie empruntée, l'accord avec Air France n'apportant en outre aucune garantie, ni sur le plan social, ni sur le plan opérationnel, ni sur le plan financier.

Certes, il est nécessaire de modifier les statuts de la SABENA et de faire de celle-ci une société commerciale ordinaire; dans le cadre du présent projet, la Société restera cependant l'instrument des pouvoirs publics et la proie de la politisation et elle continuera à freiner le développement de l'aéroport.

*
* *

M. Van Eetvelt rejoint le souhait exprimé précédemment par M. Chevalier, pour demander que le projet d'accord avec Air France puisse faire l'objet d'une discussion en Commission.

Il pose en outre les questions suivantes :

- Pourquoi n'est-il question que d'un apport de capitaux privés à raison de 6 milliards de FB, alors que, dans le cadre de la décision de la Commission des CE du 24 juillet 1991, le Gouvernement s'était engagé à subordonner sa deuxième injection de capital à la participation d'investisseurs privés à hauteur de 10 milliards de FB ?

Voor de grond van de zaak verwijst de heer Beysen naar wat hij heeft gezegd tijdens zijn interpellatie in plenaire vergadering (cf. *Beknopt verslag* en *Handelingen* van de plenaire vergadering van de Kamer van 25 maart 1992). Voorts stelt hij volgende vragen :

- Zullen later nog overbruggingskredieten vereist zijn ?
- Gaat het echt om een gewone handelsvennootschap, aangezien de Staat een meerderheidsparticipatie behoudt ?
- Welke ontwikkelingen verwacht men inzake de werkgelegenheid ?
- Zal het Parlement een echt debat over de overeenkomst met Air France kunnen voeren, alvorens wordt gestemd over het wetsontwerp dat er precies toe strekt die overeenkomst mogelijk te maken ?

*
* *

De heer Candries betreurt dat België geen luchtverkeersbeleid voert. Deze leemte heeft geleid tot de huidige toestand waarin SABENA als slachtoffer van een megalomane houding, van emotionele reacties, van het gebrek aan marktkennis, van politisering en van wanbeheer, ten laste van de belastingbetaler komt. Voorts staat een en ander de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem in de weg, ofschoon dat de belangrijkste troef van het Belgische luchtvaartbeleid zou moeten zijn.

Spreker is van oordeel dat SABENA ondanks deze betreurenswaardige situatie nog toekomst kan hebben, voor zover de maatschappij ernaar streeft zich te specialiseren en de activiteiten van belangrijker luchtvaartmaatschappijen tracht aan te vullen. Dat is evenwel niet de weg die wordt gevolgd, en bovendien biedt de overeenkomst met Air France geen garanties op sociaal en financieel gebied noch op het gebied van de bedrijfsexploitatie.

De wijziging van de statuten van SABENA met het oog op haar omvorming tot een gewone handelsvennootschap is uiteraard noodzakelijk. In het kader van dit wetsontwerp zal de maatschappij evenwel nog steeds een instrument in handen van de overheid zijn, zal zij verder aan politisering ten prooi vallen en de uitbreiding van de luchthaven in de weg staan.

*
* *

De heer Van Eetvelt sluit zich aan bij de eerder geuite wens van de heer Chevalier om de ontwerpovereenkomst met Air France in Commissie te kunnen bespreken.

Voorts stelt hij volgende vragen :

- Waarom is er sprake van slechts 6 miljard BEF als inbreng van privé-kapitaal, hoewel de Regering in het raam van de beschikking van de EG-Commissie van 24 juli 1991 de verbintenis heeft aangegaan haar tweede kapitaalbreng afhankelijk te maken van de inbreng van particuliere investeringen ten belope van 10 miljard BEF ?

— Si, ainsi qu'il semble ressortir des interventions des orateurs précédents, un consensus se dégagait pour privatiser la SABENA, ne conviendrait-il pas de hâter l'introduction des actions en bourse, qui n'est prévue que dans quelques années ?

*
* *

M. Annemans proteste contre la hâte avec laquelle le Gouvernement entend faire voter le présent projet par le Parlement.

Il souligne les réticences, voire l'opposition ressenties en Flandre à l'égard de la conclusion d'un accord avec Air France. Un ancrage français de Zaventem et environs est totalement injustifié dans l'optique d'une indépendance flamande. L'intervenant estime en outre indispensable que le Parlement ait une connaissance préalable du contenu de celui-ci.

2. Réponses du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques

— *La restructuration du capital*

Le Ministre renvoie au rapport sur les travaux de la Commission de l'Infrastructure du Sénat (p. 18).

Il ajoute en outre les précisions suivantes :

a) Le montant de 22,1 milliards de capacité de garantie a été retenu en fonction du chiffre d'affaires.

Toutefois, l'article 23 de la loi du 20 juillet 1991 portant des dispositions budgétaires a d'ores et déjà permis la fixation d'un capital social autorisé de 40 milliards de francs. L'assemblée générale a d'ailleurs pris une décision en ce sens lors de sa réunion du 30 juillet dernier.

b) Il n'y aura pas d'injection de capital par l'Etat au-delà de ce qui est prévu par le plan de restructuration.

Dans le cadre de la deuxième phase de la recapitalisation, c'est une augmentation de capital portant sur un montant global de 9 milliards de francs qui est prévue. 4,5 milliards ont été libérés ou sont en voie de l'être (crédits provisoires) par prêts subordonnés. Les libérations prévues pour les années 1993, 1994, 1995, 1996, 1997 et 1998, sont respectivement 1 500 millions, 1 500 millions, 1 178,5 millions, 131,5 millions, 90 millions et 100 millions.

c) Il ne devrait pas y avoir d'anticipation du versement des tranches supplémentaires.

— *La situation économique*

Il est exact que le secteur du transport aérien vient de connaître deux mauvaises années.

— Mocht het tot een consensus komen om SABENA te privatiseren, zoals kennelijk uit de verklaringen van de vorige sprekers kan worden opgemaakt, ware het niet aangewezen de beursintroductie van de aandelen, die pas over enkele jaren in uitzicht wordt gesteld, versneld door te voeren ?

*
* *

De heer Annemans protesteert tegen de vaart waarmee de Regering het voorliggende ontwerp door het Parlement wil loodsen.

Hij onderstreept de terughoudendheid, zelfs de weerstand die in Vlaanderen bestaat ten aanzien van het sluiten van een overeenkomst met Air France. Met het oog op een Vlaamse onafhankelijkheid is een Franse verankering van Zaventem en omgeving absoluut onverantwoord. Voorts vindt hij het noodzakelijk dat het Parlement vooraf over de inhoud van die overeenkomst wordt ingelicht.

2. Antwoorden van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven

— *Herstructurering van het kapitaal*

De Minister verwijst naar het verslag over de werkzaamheden van de Commissie voor de Infrastructuur van de Senaat (blz. 18).

Hij verstrekt daarbij de volgende toelichting :

a) voor de vaststelling van het bedrag van 22,1 miljard als garantievermogen werd rekening gehouden met de omzet.

Artikel 23 van de wet van 20 juli 1991 houdende begrotingsbepalingen heeft het niettemin reeds mogelijk gemaakt het toegestane maatschappelijk kapitaal op 40 miljard frank vast te stellen. Op haar vergadering van 30 juli laatstleden heeft de algemene vergadering overigens een daartoe strekkend besluit genomen.

b) de kapitaalbreng van de Staat zal niet meer bedragen dan datgene waarin in het herstructureringsplan is voorzien.

In het raam van de tweede fase van de herkapitalisering wordt in een kapitaalverhoging met 9 miljard frank voorzien. Daarvan is bij wijze van achtergestelde lening reeds 4,5 miljard gestort of die storting is althans aan de gang (voorlopige kredieten). De volstorting waarin is voorzien voor de jaren 1993, 1994, 1995, 1996, 1997 en 1998 bedragen respectievelijk 1 500 miljoen, 1 500 miljoen, 1 178,5 miljoen, 131,5 miljoen, 90 miljoen en 100 miljoen.

c) de aanvullende kredieten zullen niet vervroegd worden uitbetaald;

— *Economische situatie*

De luchtvaartsector heeft inderdaad twee moeilijke jaren achter de rug.

— *L'emploi*

Il est exact qu'il y a eu engagement de personnel durant la période SABENA World Airlines. A la suite de l'échec de cette tentative — où la mainmise que British Airways prétendait exercer tant sur la SABENA que sur l'aéroport était complète — quelque 2 400 agents ont quitté l'entreprise depuis 1991. Le plan de déagements se terminera à la mi-1992.

Si le plan de restructuration réussit, l'emploi devrait pouvoir être maintenu. Le cas échéant, un redéploiement serait même possible.

— *La méthode législative*

Il est renvoyé à la réponse apportée à l'observation du Conseil d'Etat dans le cadre de l'examen du projet au Sénat (cf. rapport de M. Didden, pp. 5-6).

Le souci du Gouvernement a été d'éviter que la continuité de la personnalité morale de la SABENA ne soit affectée par la transformation projetée.

Quant à la liste des dispositions que l'article 1^{er}, § 1^{er} vise à abroger, elle sera transmise à la Commission ultérieurement.

— *L'accord avec un partenaire industriel*

Le Ministre marque son accord pour venir ultérieurement donner connaissance à la Commission des grandes lignes de l'accord conclu. Il ne peut toutefois être question de communiquer des éléments susceptibles de léser la stratégie de la SABENA.

— *La cotation en bourse*

Il n'est guère réaliste d'espérer pouvoir introduire ces actions en bourse avant 1995 ou 1996. Le Ministre se déclare toutefois prêt à anticiper sur les délais prévus pour cette cotation, si la réussite de l'opération de restructuration devait rendre cette formule intéressante plus tôt que prévu.

— *SABENA World Airlines*

En 1989, lors de la constitution de la SWA, la KLM et British Airways ont souscrit au capital de cette nouvelle société à raison de 20 % pour chacune des deux compagnies.

Lorsque, un an plus tard, il a été mis fin à la collaboration entre les trois partenaires, la KLM et British Airways avaient déjà versé la moitié de leurs participations respectives. Le remboursement de ces versements par la SABENA devait s'effectuer, par convention, dans un délai de douze mois.

Quand, à la fin de l'année dernière, il est apparu que, faute d'accord avec un partenaire industriel, la situation de la SABENA restait très incertaine, des

— *Werkgelegenheid*

Het klopt dat er tijdens de periode van SABENA World Airlines nog personeel is aangeworven. Ten gevolge van de mislukking in dit stadium, waarin British Airways naar de volledige heerschappij zowel over SABENA als over de luchthaven streefde, hebben sinds 1991 ongeveer 2 400 personeelsleden de maatschappij verlaten. Het afvloeiingsplan loopt medio 1992 ten einde.

Slaagt het reorganisatieplan, dan kan het huidige aantal banen worden gehandhaafd. Zo nodig kunnen zelfs nieuwe personeelsleden worden aangeworven.

— *Wetgevingstechniek*

Ter zake wordt verwezen naar het antwoord dat op de opmerking van de Raad van State is gegeven in het kader van de bespreking van het wetsontwerp in de Senaat (zie verslag van de heer Didden, blz. 5-6).

De Regering wou voorkomen dat de continuïteit van de rechtspersoonlijkheid van SABENA door de geplande omvorming zou worden aangetast.

De lijst van de bepalingen die artikel 1, § 1, wil opheffen, zal later aan de Commissie worden bezorgd.

— *Overeenkomst met een industriële partner*

De Minister gaat ermee akkoord om de Commissie achteraf in kennis te stellen van de krachtlijnen van de aangegane overeenkomst. Daarbij mogen echter geen gegevens worden vrijgegeven die de strategie van SABENA zouden kunnen schaden.

— *Notering ter beurze*

Men maakt zich illusies als men hoopt die aandelen vóór 1995 of 1996 op de beurs te kunnen laten noteren. De Minister verklaart zich evenwel bereid om op de voor die notering gestelde termijnen vooruit te lopen indien het welslagen van de herstructureeringsoperatie die formule eerder dan verwacht interessant zou maken.

— *SABENA World Airlines*

Bij de oprichting van SWA hebben KLM en British Airways elk naar rata van 20 % op het kapitaal van die nieuwe maatschappij ingeschreven.

Toen een jaar later aan de samenwerking tussen de drie partners een einde werd gemaakt, hadden KLM en British Airways reeds de helft van hun respectieve participaties gestort. De terugbetaling van die stortingen door SABENA diende bij overeenkomst binnen een termijn van twaalf maanden te geschieden.

Toen eind vorig jaar bleek dat de toestand van SABENA wegens het uitblijven van een overeenkomst met een industriële partner, erg wankel bleef,

contacts ont été pris avec ses deux ex-partenaires pour permettre que les remboursements soient post-posés. Toutefois, pour maintenir leurs droits, British Airways et la KLM ont toutes les deux assigné la SABENA devant le tribunal de commerce de Bruxelles.

3. Répliques des membres

M. De Vlieghe juge que, dans le contexte actuel, une capitalisation à hauteur de 40 milliards de francs ne serait sans doute pas superflue; toutefois, il ne croit guère en la réalisation de cette opération.

Il met d'autre part en garde sur le danger de recourir à la débudgétisation — technique dont il vient encore d'être fait usage dans le cadre des crédits provisoires pour l'octroi d'un prêt subordonné à la SABENA —, qui aura inéluctablement un effet boomerang.

Enfin, il regrette que l'accord avec Air France ne sera communiqué au Parlement qu'une fois la décision déjà prise et qu'il ne fera en outre l'objet que d'une information incomplète.

MM. Annemans, Beysen et Candries partagent cette dernière critique.

M. Beysen ajoute qu'on demande au Parlement de signer un chèque en blanc, puisqu'il lui faut donner son autorisation à la réalisation d'une opération sans pouvoir connaître la portée de celle-ci, dans un domaine où l'opinion publique s'est montrée sensible.

M. Candries déclare que ce refus de communication préalable de l'accord ne manque pas de provoquer des soupçons quant au contenu de celui-ci. Il craint que nombre d'activités soient dorénavant transférées à Paris.

M. Chevalier estime qu'il est parfaitement normal que le Parlement ne prenne connaissance de l'accord qu'ultérieurement : sa tâche est en effet de contrôler le pouvoir exécutif et non de se substituer à celui-ci.

Le Ministre confirme ce point de vue et ajoute que le Parlement a en toute hypothèse le pouvoir de sanctionner l'exécutif.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

MM. Beysen, Cordeel et Vautmans déposent un amendement (n° 3), tendant à compléter le § 1^{er} (voir doc. n° 367/2). Cet amendement se fonde sur la remarque du Conseil d'Etat déjà citée par l'un des intervenants dans la discussion générale.

richtte men zich opnieuw tot de beide ex-partners van onze nationale luchtvaartmaatschappij om ertoe te komen dat de terugbetalingen konden worden uitgesteld. Om hun rechten te vrijwaren hebben British Airways en KLM SABENA niettemin voor de rechtbank van koophandel van Brussel gedaagd.

3. Replieken van de leden

De heer De Vlieghe meent dat een kapitalisatie ten bedrage van 40 miljard frank in de huidige context wellicht niet overbodig zou zijn, hoewel hij er sterk aan twijfelt dat zoiets ooit zal gebeuren.

Overigens waarschuwt hij voor het risico van een debudgettering — een techniek waarvan in het raam van de voorlopige kredieten nog zeer onlangs gebruik is gemaakt om een achtergestelde lening aan SABENA toe te kennen — want een dergelijke handelwijze zou onvermijdelijk als een boomerang werken.

Ten slotte betreurt hij dat de overeenkomst met Air France pas na de beslissing daarover, en dan nog gedeeltelijk, ter kennis van het Parlement zal worden gebracht.

De heren Annemans, Beysen en Candries sluiten zich bij dit laatste punt van kritiek aan.

De heer Beysen voegt daaraan toe dat het Parlement wordt verzocht een blanco-cheque te ondertekenen, aangezien het moet instemmen met de uitvoering van een operatie waarvan het de draagwijdte niet kent, en zulks op een voor de publieke opinie kennelijk teer punt.

De heer Candries verklaart dat deze weigering tot voorafgaande kennisgeving van de overeenkomst niet anders dan argwaan omtrent de inhoud ervan kan doen rijzen. Hij vreest dat een groot aantal activiteiten in de toekomst naar Parijs zullen worden overgebracht.

De heer Chevalier acht het volkomen normaal dat het Parlement pas naderhand van de overeenkomst in kennis wordt gesteld. Het heeft immers tot taak de uitvoerende macht te controleren en mag zich niet in de plaats daarvan stellen.

De Minister bevestigt dit standpunt en voegt daaraan toe dat het Parlement hoe dan ook de mogelijkheid heeft het beleid van de Regering af te keuren.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

De heren Beysen, Cordeel en Vautmans dienen een amendement (n° 3) in tot aanvulling van § 1 (cf. Stuk n° 367/2). Dat amendement stoelt op de opmerking van de Raad van State, die een van de sprekers tijdens de algemene bespreking al heeft aangehaald.

Le Ministre répète que, dans le chef du Gouvernement, c'est le souci d'assurer la continuité de la personnalité morale de la SABENA qui a prévalu.

L'amendement n° 3 de MM. Beysen, Cordeel et Vautmans est rejeté par 12 voix contre 4 et 2 abstentions.

L'article est adopté par 12 voix contre 4 et 2 abstentions.

Article 1^{er} bis (nouveau)

MM. Beysen, Cordeel et Vautmans introduisent deux amendements tendant à insérer un article 1^{er} bis. L'amendement n° 1 est proposé à titre principal, l'amendement n° 2 à titre subsidiaire. Ils visent à privatiser la SABENA en limitant la participation de l'Etat à 20 % et 25 % du capital respectivement.

Le Ministre renvoie aux réponses données lors de la discussion en commission du Sénat, au cours de laquelle des amendements identiques avaient été proposés (cf. le rapport de M. Didden, p. 27).

Les amendements n°s 1 et 2 de MM. Beysen, Cordeel et Vautmans sont rejetés par 12 voix contre 4 et 2 abstentions.

Art. 2

Cet article n'appelle aucune observation. Il est adopté par 12 voix contre 4 et 2 abstentions.

Art. 3

MM. Beysen, Cordeel et Vautmans déposent un amendement (n° 4), dont la justification est similaire à celle de l'amendement n° 3 proposé par les mêmes auteurs à l'article 1^{er}.

L'amendement n° 4 de MM. Beysen, Cordeel et Vautmans est rejeté par 14 voix contre 4.

L'article 3 est adopté par 14 voix contre 4.

*
* *

L'ensemble est adopté par 12 voix contre 4 et 2 abstentions.

Le Rapporteur,

J. DE MOL

Le Président,

E. TOMAS

De Minister herhaalt dat voor de Regering de zorg om de continuïteit van de rechtspersoonlijkheid van SABENA te waarborgen de bovenhand heeft gehaald.

Amendement n° 3 van de heren Beysen, Cordeel en Vautmans wordt verworpen met 12 tegen 4 stemmen en 2 onthoudingen.

Het artikel wordt aangenomen met 12 tegen 4 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 1bis (nieuw)

De heren Beysen, Cordeel en Vautmans dienen twee amendementen in tot invoeging van een artikel 1bis. Amendement n° 1 wordt in hoofdorde voorgesteld, amendement n° 2 in bijkomende orde. Ze willen SABENA privatiseren, waarbij de participatie van de Staat beperkt wordt tot 20 %, respectievelijk 25 % van het kapitaal.

De Minister verwijst naar de antwoorden tijdens de bespreking in de Senaatscommissie, waar identieke amendementen waren ingediend (cf. verslag van de heer Didden, blz. 27).

De amendementen n°s 1 en 2 van de heren Beysen, Cordeel en Vautmans worden verworpen met 12 tegen 4 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 2

Dit artikel geeft geen aanleiding tot opmerkingen. Het wordt aangenomen met 12 tegen 4 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 3

De heren Beysen, Cordeel en Vautmans dienen een amendement (n° 4) in met dezelfde verantwoording als amendement n° 3, dat dezelfde indieners bij artikel 1 hebben voorgesteld.

Amendement n° 4 van de heren Beysen, Cordeel en Vautmans wordt verworpen met 14 tegen 4 stemmen.

Artikel 3 wordt aangenomen met 14 tegen 4 stemmen.

*
* *

Het gehele ontwerp wordt aangenomen met 12 tegen 4 stemmen en 2 onthoudingen.

De Rapporteur,

J. DE MOL

De Voorzitter,

E. TOMAS

9

ANNEXE

—

BIJLAGE

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 24 juillet 1991

relative aux aides que le gouvernement belge prévoit d'octroyer au transporteur aérien communautaire SABENA

(Les textes en langues française et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

(91/555/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 93 paragraphe 2 premier alinéa,

après avoir mis les parties intéressées en demeure de présenter leurs observations conformément aux dispositions de l'article 93,

considérant ce qui suit :

I

Conformément à l'article 93 paragraphe 3 du traité, le gouvernement belge a, par lettre du 5 avril 1991, informé la Commission de son intention d'accorder des aides à la SABENA.

Aux termes de cette notification, le gouvernement belge entend appuyer la restructuration du transporteur aérien belge SABENA par un ensemble de mesures prévoyant notamment :

- l'incorporation au capital de la SABENA d'un montant de 16,2 milliards de francs belges accordé par l'État durant la période 1949-1981,
- une augmentation de capital de 10 milliards de francs belges par souscription d'actions et libération immédiate,

— une réduction de capital par annulation des actions ordinaires détenues par l'État belge à concurrence de 30,2 milliards de francs belges ventilés comme suit :

- effacement des dettes à hauteur de 22,6 milliards de francs belges,
- provision pour restructuration à hauteur de 7,6 milliards de francs belges.

En outre, le gouvernement belge compte injecter 9 autres milliards dans le cadre d'une seconde phase de recapitalisation. De nouveaux partenaires industriels et des actionnaires privés belges devraient en principe contribuer, à concurrence de 10 milliards de francs belges, à la réalisation de ce programme de recapitalisation. À l'issue de celui-ci, la structure de l'actionnariat de la SABENA devrait être la suivante :

- | | |
|-----------------------------|---------|
| — État belge : | 26,7 %, |
| — actionnaires belges : | 26,7 %, |
| — partenaires industriels : | 40,0 %, |
| — personnel : | 6,0 %. |

Le gouvernement belge a également annoncé son intention de subordonner sa participation à la restructuration de la SABENA à une double condition :

- la compagnie devra être commercialement viable,
- elle devra s'allier en vue d'une coopération future à un partenaire industriel fiable (compagnie aérienne).

Le gouvernement belge a également informé la Commission que la SABENA comptait réduire ses effectifs de 12 180 personnes en 1991 à environ 9 000 personnes d'ici à la fin de 1993.

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 24 juli 1991

inzake het voornemen van de Belgische Regering om steun te verlenen aan de communautaire luchtvaartmaatschappij Sabena

(Slechts de teksten in de Nederlandse en in de Franse taal zijn authentiek)

(91/555/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN.

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 93, lid 2, eerste alinea,

Na de belanghebbenden overeenkomstig artikel 93 van het Verdrag te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken,

Overwegende hetgeen volgt :

I

Bij schrijven van 5 april 1991 heeft de Belgische Regering in overeenstemming met artikel 93, lid 3, van het Verdrag de Commissie in kennis gesteld van haar voornemen staatssteun te verlenen aan Sabena.

De Belgische Regering deelt daarbij mede dat zij van plan is de herstructurering van de Belgische luchtvaartmaatschappij Sabena te steunen met een maatregelenpakket dat met name omvat :

- de omzetting in Sabena-kapitaal van de 16,2 miljard Bfr. die de Staat over de periode 1949-1981 had toegerekend ;
- een kapitaalverhoging met 10 miljard Bfr. door intekening op aandelen en onmiddellijke betaling ;

- een kapitaalvermindering met annulering van gewone aandelen in het bezit van de Belgische Staat ten belope van 30,2 miljard Bfr. bestaande uit :
 - de vereffening van schulden ten belope van 22,6 miljard Bfr. ;
 - herstructureringsmiddelen ten belope van 7,6 miljard Bfr.

De Belgische Regering overweegt verder een bijkomende injectie van 9 miljard Bfr. in het kader van een tweede herkapitalisatiefase. Verwacht wordt dat nieuwe industriële partners en particuliere Belgische aandeelhouders met een totaalbedrag van 10 miljard Bfr. tot de completering van het herkapitalisatieprogramma zullen bijdragen. Na de voltooiing van dit programma zullen de aandelen van Sabena naar verwachting als volgt zijn verdeeld :

- | | |
|------------------------------|---------|
| — Belgische Staat : | 26,7 %, |
| — Belgische aandeelhouders : | 26,7 %, |
| — industriële partners : | 40,0 %, |
| — personeel : | 6,0 %. |

De Belgische Regering heeft eveneens medegedeeld dat zij van plan is haar participatie in de herstructurering van Sabena aan de tweeledige voorwaarde te verbinden dat de maatschappij :

- in commercieel opzicht levensvatbaar wordt gemaakt ;
- voor toekomstige samenwerking een betrouwbare industriële partner (luchtvaartmaatschappij) vindt.

De Belgische Regering heeft voorts de Commissie in kennis gesteld van het voornemen van Sabena om het aantal personeelsleden in vaste dienst van 12 180 in 1991 te verminderen tot ongeveer 9 000 tegen eind 1993.

II

Sur la base des informations transmises dans le cadre de la notification, la Commission a examiné la compatibilité de ces mesures avec l'article 92 du traité. À la lumière de cet examen, il est apparu que, à ce stade, les mesures d'aide n'étaient pas compatibles avec le marché commun et ne pouvaient, compte tenu des informations disponibles, bénéficier de l'une des dérogations prévues par les paragraphes 2 et 3 de l'article 92 du traité.

La conclusion à laquelle la Commission avait abouti dans un premier temps était essentiellement fondée sur le manque de garanties suffisantes en ce qui concerne l'unicité de cette opération, les doutes persistants quant à la viabilité commerciale du montage proposé, le manque de clarté en ce qui concerne les conditions à accepter par les compagnies concernées et le contenu des nouveaux statuts de la compagnie. Par ailleurs, la Commission avait estimé que le gouvernement belge n'avait pas donné suffisamment de garanties qu'aucune autre mesure ne serait prise ou maintenue afin de privilégier la SABENA par rapport à d'autres compagnies établies en Belgique ou opérant au départ ou à destination de ce pays.

En conséquence, la Commission a décidé, le 8 mai 1991, d'engager la procédure prévue par l'article 93 paragraphe 2. Le gouvernement belge a été informé par lettre datée du 13 mai 1991. La décision a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*(¹). Les parties intéressées ont été invitées à présenter leurs observations dans un délai d'un mois suivant la date de la publication de la décision.

III

Par lettre datée du 5 juin 1991, le gouvernement belge a présenté ses observations en ce qui concerne la décision de la Commission d'ouvrir la procédure officielle d'examen prévue par l'article 93 paragraphe 2 du traité.

Dans cette lettre, le gouvernement belge a expressément confirmé l'unicité des mesures proposées et confirmé son intention de ne plus accorder de nouvelles aides en faveur de la SABENA. Le gouvernement belge a réaffirmé son intention de procéder en deux phases, la première consistant à apurer les dettes et autres engagements du passé et la seconde à améliorer la structure financière de la compagnie. Le gouvernement belge a formellement confirmé que l'État belge ne participerait à aucune augmentation de capital dans le cadre de la seconde phase si la SABENA ne trouvait pas de partenaire industriel (c'est-à-dire une autre compagnie aérienne) disposé à prendre une participation financière dans la compagnie.

Le gouvernement belge a également réaffirmé son intention d'élaborer les nouveaux statuts de la société basés sur le droit commercial privé mais n'a pas fourni d'autres précisions au sujet de ces nouveaux statuts. En outre, dans sa première réponse, le gouvernement belge a omis de fournir des informations précises au sujet des dispositions financières qui seraient prises avec les autres actionnaires existants et les nouveaux actionnaires proposés, dont une compagnie aérienne partenaire, ainsi qu'au sujet des derniers développements économiques et financiers, indispensables pour pouvoir effectuer une évaluation réaliste de la situation financière actuelle de la compagnie. Par ailleurs, le gouvernement belge n'a pas réagi à la demande de la Commission de ne pas maintenir ou de ne pas introduire d'autres nouvelles mesures susceptibles de favoriser la SABENA par rapport à d'autres transporteurs opérant au départ ou à destination de la Belgique. Finalement, le gouvernement belge a fait part de son intention de fournir des informations confidentielles plus détaillées aux services de la Commission.

Une réunion consacrée à l'étude de ces questions encore pendantes a été organisée avec des représentants des autorités belges le 4 juillet 1991.

Cette réunion a permis de clarifier quelques questions liées aux arrangements financiers, mais aussi de constater qu'il n'y avait pas encore d'accord ferme avec de nouveaux partenaires privés, notamment avec une autre compagnie aérienne.

Le contenu des nouveaux statuts d'une compagnie joue un rôle majeur dans les négociations avec des investisseurs potentiels. Les autorités belges se sont engagées à en faire parvenir le texte complet à la Commission, dès que ces négociations auront été menées à bonne fin.

Les représentants ont également confirmé que les « actions privilégiées » détenues par l'État seront converties en capital normal dès la première phase du programme de restructuration. Les actions d'autres actionnaires conserveront toutefois un statut spécial (« actions préférentielles »), en ce sens qu'elles donneront par exemple droit à un dividende garanti jusqu'à la fin de 1995.

Jusqu'à cette date, ces actionnaires pourront soit remettre leurs actions à l'État, soit accepter leur conversion en capital à risque normal.

Les actionnaires actuels ont accepté que le dividende garanti soit ramené de 10 à 8 %, c'est-à-dire de 50 francs belges par action à 40 francs belges.

Dans la pratique, la compagnie devra donc, quelle que soit sa situation financière, verser 1,3 milliard de francs belges en dividendes garantis pendant la durée de son programme de restructuration, c'est-à-dire entre 1992 et 1995. Les autres garanties financières existantes seront toutefois supprimées immédiatement.

(¹) JO n° C 138 du 29. 5. 1991, p. 3.

II

De Commissie heeft aan de hand van de in de kennisgeving vervatte informatie de verenigbaarheid van deze maatregelen met artikel 92 van het Verdrag onderzocht. Dit onderzoek heeft tot de gevolgtrekking geleid dat de steunmaatregelen in dat stadium niet met de gemeenschappelijke markt verenigbaar waren en op grond van de beschikbare informatie niet voor een van de afwijkingen waarin artikel 92, leden 2 en 3, van het Verdrag voorziet, in aanmerking konden komen.

Deze voorlopige gevolgtrekking van de Commissie beruiste hoofdzakelijk op het ontbreken van voldoende waarborgen met betrekking tot het eenmalige karakter van deze operatie, de twijfel die nog bestaat omtrent de commerciële levensvatbaarheid van het herstructureringsplan, het gebrek aan doorzichtigheid met betrekking tot de door de betrokken maatschappijen te aanvaarden voorwaarden en de inhoud van de nieuwe vennootschapsstatuten. Ten slotte was de Commissie van mening dat de Belgische Regering onvoldoende waarborgen had gegeven dat geen andere maatregel zal worden genomen of gehandhaafd om Sabena ten opzichte van andere maatschappijen die in België zijn gevestigd of diensten van en naar België onderhouden, te bevoordelen.

De Commissie heeft derhalve op 8 mei 1991 besloten de procedure van artikel 93, lid 2, in te leiden. De Belgische Regering werd hiervan bij schrijven van 13 mei 1991 op de hoogte gebracht. Het besluit werd in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* bekendgemaakt⁽¹⁾. De belanghebbenden werden daarbij verzocht hun opmerkingen in te dienen binnen een termijn van een maand te rekenen vanaf de datum van bekendmaking.

III

Bij brief van 5 juni 1991 heeft de Belgische Regering haar opmerkingen doen toekomen over het besluit van de Commissie om de in artikel 93, lid 2, van het Verdrag bedoelde officiële onderzoekprocedure in te leiden.

In die brief heeft de Belgische Regering uitdrukkelijk bevestigd dat de voorgenomen maatregelen een eenmalig karakter hebben en voorts dat zij geen steun meer aan Sabena zal verlenen. De Belgische Regering zette opnieuw haar tweefasenplan uiteen, waarbij tijdens de eerste fase de schulden en andere in het verleden geaccumuleerde verplichtingen worden vereffend en tijdens de tweede fase de financiële structuur van de onderneming wordt verbeterd. De Belgische Regering verklaarde uitdrukkelijk dat de Belgische Staat niet aan een kapitaalverhoging in de tweede fase zal deelnemen indien Sabena niet erin slaagt een industriële partner (dit wil zeggen een andere luchtvaartmaatschappij) te vinden die bereid is financieel te participeren.

In die brief herhaalde de Belgische Regering haar voornemen om in handelsrechtelijk kader nieuwe vennoot-

schapsstatuten uit te werken, maar nadere bijzonderheden daarover werden niet verstrekt. Bovendien bevatte het eerste antwoord van de Belgische Regering geen uitvoerig overzicht van de financiële regelingen met andere bestaande aandeelhouders, noch vermeldde het de voorgestelde nieuwe aandeelhouders met inbegrip van een partnerluchtvaartmaatschappij, en ten slotte werd evenmin duidelijke informatie verstrekt over de jongste economische en financiële ontwikkelingen, hetgeen voor een realistische beoordeling van de huidige financiële positie van de onderneming van wezenlijk belang is. Voorts leverde de Belgische Regering ook geen uitdrukkelijk commentaar op het verzoek van de Commissie om de maatregelen waardoor Sabena ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen met viuchten van en naar België wordt bevoordeeld, niet langer in stand te houden of geen soortgelijke nieuwe maatregelen in te voeren. Ten slotte kondigde de Belgische Regering aan dat zij voornemens was meer gedetailleerde vertrouwelijke informatie aan de diensten van de Commissie te doen toekomen.

Gezien deze openblijvende vragen vond op 4 juli 1991 een bijeenkomst met vertegenwoordigers van de Belgische autoriteiten plaats.

Op deze bijeenkomst, waarop een aantal punten in verband met de financiële regelingen werden verduidelijkt, bleek dat de regelingen met nieuwe particuliere partners, onder meer een partnermaatschappij, nog niet volledig waren afgerond.

In het kader van de onderhandelingen met potentiële investeerders speelt de inhoud van de nieuwe vennootschapsstatuten wel degelijk een zeer belangrijke rol. De Belgische autoriteiten hebben zich ertoe verbonden de Commissie onmiddellijk nadat die onderhandelingen voltooid zijn, de volledige tekst van die statuten over te leggen.

De vertegenwoordigers bevestigden ook dat de aandelen van de Regering (prioriteitsaandelen) al tijdens de eerste fase van het herstructureringsprogramma in gewoon kapitaal zullen worden omgezet. De aandelen van de andere bestaande aandeelhouders zullen evenwel een bijzondere status (die van preferent aandeel) blijven genieten, met inbegrip van een gegarandeerd dividend tot eind 1995.

Tot dat tijdstip zullen die aandeelhouders de keuze hebben om de aandelen weer aan de Staat over te dragen of in te stemmen met de omzetting ervan in gewoon risicodragend kapitaal.

De bestaande aandeelhouders hebben zich met een verlaging van het peil van het gegarandeerde dividend van 10 % naar 8 %, dit wil zeggen van 50 Bfr. per aandeel naar 40 Bfr., verenigd.

In de praktijk betekent dit dat de onderneming ongeacht haar financiële positie gegarandeerde dividenden voor een totaalbedrag van 1,3 miljard Bfr. zal moeten betalen voor de duur van het herstructureringsprogramma, dit wil zeggen in de periode tussen 1992 en 1995. Met de afschaffing van andere bestaande financiële garanties zal evenwel onmiddellijk worden begonnen.

(¹) PB nr. C 138 van 29. 5. 1991, blz. 3.

Les autorités belges ont déclaré n'avoir pris ou n'envisager de prendre, en dehors des aides d'État proposées, aucune mesure qui soit de nature à favoriser la SABENA par rapport aux autres compagnies aériennes desservant la Belgique. Elles ont plus particulièrement contesté que les droits d'exclusivité pour les opérations au sol à l'aéroport de Zaventem et le *catering* constituent un traitement privilégié.

Les autorités belges ont également souligné que les autorités aéronautiques vont déjà au-delà de ce qu'exige la Communauté pour l'attribution de services réguliers intra-communautaires à d'autres compagnies aériennes.

Dans une lettre datée du 9 juillet 1991, le gouvernement belge a explicité ces diverses questions et fait le point sur la situation financière récente de l'entreprise ainsi que sur ses derniers résultats d'exploitation.

Après la publication au *Journal officiel*, deux autres compagnies aériennes, une association de compagnies aériennes, une organisation de consommateurs et deux États membres des Communautés européennes ont présenté leurs observations sur cette affaire.

IV

Étant donné le montant cumulé de la dette et le coût du programme de restructuration de la SABENA, aucun investisseur autre que l'État n'est à l'heure actuelle prêt à participer à ce programme. Les propositions notifiées par le gouvernement belge doivent donc être considérées comme des aides d'État au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité.

Avec la mise en place d'un marché commun des transports aériens, qui gomme progressivement les restrictions bilatérales à l'accès au marché et au partage de capacités et libéralise les règles de tarification aérienne, bon nombre de routes composant le réseau de la SABENA sont exposées à une concurrence accrue. Cette tendance devrait se confirmer au cours des prochaines années. Les aides accordées à la SABENA sont donc susceptibles de fausser, ou de menacer de fausser, la concurrence entre cette compagnie et les autres transporteurs aériens de la Communauté.

L'article 92 paragraphe 3 du traité énumère les aides qui peuvent être compatibles avec le marché commun. La compatibilité avec le traité doit être déterminée dans le contexte de la Communauté et non dans celui d'un seul État membre. Afin de garantir le bon fonctionnement du marché commun et compte tenu des principes de l'article 3 point f) du traité, les dérogations au principe défini à l'article 92 paragraphe 1, qui sont énoncées à l'article 92 paragraphe 3, doivent être interprétées de manière stricte lorsqu'un régime d'aides ou un cas individuel d'application est examiné.

Elles ne sont applicables, en particulier, que dans le cas où la Commission est à même d'établir que, sans l'aide, le

jeu des forces du marché ne permettrait pas d'obtenir à lui seul du futur bénéficiaire qu'il adopte un comportement contribuant à atteindre l'un des objectifs visés par ces dérogations.

En ce qui concerne les dérogations prévues à l'article 92 paragraphe 3 points a) et c) et relatives aux aides destinées à favoriser ou à faciliter le développement de certaines régions, les applications du régime d'aides ne peuvent pas bénéficier de la dérogation prévue à l'article 92 paragraphe 3 point a), parce que le niveau de vie n'est pas anormalement bas et qu'il n'y a pas de grave sous-emploi en Belgique. Le régime ne présente pas non plus les caractéristiques des aides destinées à faciliter le développement de certaines régions économiques au sens de l'article 92 paragraphe 3 point c), parce qu'il n'est pas subordonné à un investissement initial ou à la création d'emplois, comme cela est stipulé dans la communication de la Commission de 1979 sur les principes de coordination des régimes d'aides à finalité régionale⁽¹⁾. Le gouvernement belge n'a d'ailleurs pas invoqué en l'occurrence des raisons d'ordre régional pour justifier les aides en question.

En ce qui concerne les dérogations prévues à l'article 92 paragraphe 3 point b), il y a lieu de considérer que l'aide en question n'était pas destinée à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt commun ou à remédier à une perturbation grave de l'économie belge. Le gouvernement belge n'a d'ailleurs pas invoqué cette dérogation.

En ce qui concerne la dérogation prévue à l'article 92 paragraphe 3 point c) pour les « aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques », la Commission peut considérer certaines aides à la restructuration comme compatibles avec le marché commun si un certain nombre de critères sont remplis⁽²⁾. Les critères doivent être vus dans le contexte des deux principes contenus dans l'article 92 paragraphe 3 point c), c'est-à-dire la nécessité de l'aide en question pour le développement du secteur du point de vue communautaire et la sauvegarde que les aides ne puissent pas altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt communautaire⁽³⁾.

Ces critères ont été interprétés dans un contexte sectoriel (aéronautique) dans le mémorandum n° 2 qui précise que la Commission peut dans certains cas autoriser, conformément aux dispositions de l'article 92, l'octroi d'aides à des compagnies aériennes qui se trouvent dans une situation financière difficile, sous réserve que certaines conditions soient remplies :

⁽¹⁾ JO n° C 31 du 3. 2. 1979, p. 9.

⁽²⁾ Huitième Rapport sur la politique de concurrence, n° 176.

⁽³⁾ Voir l'arrêt de la Cour de justice, du 17 septembre 1980, dans l'affaire 730/79 — Phillip Morris — Recueil 1980, p. 2671.

De Belgische autoriteiten hebben beklemtoond dat volgens hen, afgezien van de voorgenomen staatssteun, geen andere maatregelen bestaan of zijn overwogen waardoor Sabena ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen die naar en van België vliegen, wordt bevoordeeld. Zij hebben uitdrukkelijk het standpunt betwist dat exclusieve rechten op het gebied van de gronddiensten op de luchthaven van Zaventem en van de maaltijdenverzorging catering een geprivilegieerde behandeling vormen.

De Belgische autoriteiten hebben ook de nadruk erop gelegd dat de luchtvaartinstanties al verder gaan dan de communautaire voorschriften wanneer zij andere luchtvaartmaatschappijen voor het uitvoeren van lijnvluchten binnen de Gemeenschap aanwijzen.

Bij brief van 9 juli 1991 heeft de Belgische Regering schriftelijke toelichtingen en verduidelijkingen bij deze punten verstrekt, met inbegrip van een bijgewerkt rapport met de jongste stand van zaken op financieel gebied en de recentste bedrijfsresultaten.

Na de bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* hebben twee andere luchtvaartmaatschappijen, een vereniging van luchtvaartmaatschappijen, een consumentenvereniging en twee Lid-Staten van de Europese Gemeenschap hun opmerkingen over deze zaak ingediend.

IV

Gezien de gecumuleerde schuldenlast en de kosten van het herstructureringsprogramma zou geen andere investeerder dan de Staat op dit ogenblik bereid zijn om in het herstructureringsprogramma van Sabena deel te nemen. Daarom dienen de door de Belgische Regering ingediende voorstellen te worden beschouwd als staatssteun in de zin van artikel 92, lid 1, van het Verdrag.

Door de totstandbrenging van een gemeenschappelijke luchtvaartmarkt, waarbij de bilaterale beperkingen op de toegang tot de markt en op de capaciteitsverdeling geleidelijk worden weggewerkt en de regels inzake het vaststellen van luchtvaarttarieven worden versoepeld, is de concurrentie op vele routes van het Sabena-net verscherpt. Die tendens zou zich in de komende jaren moeten doorzetten. De aan Sabena verleende steun kan dus leiden tot een vervalsing of tot een dreiging van vervalsing van de concurrentie tussen die luchtvaartmaatschappij en de andere luchtvaartmaatschappijen in de Gemeenschap.

In artikel 92, lid 3, van het Verdrag, worden de met de gemeenschappelijke markt verenigbare steunmaatregelen opgesomd. Verenigbaarheid met het Verdrag moet worden vastgesteld in het kader van de Gemeenschap en niet in dat van één enkele Lid-Staat. Ten einde de goede werking van de gemeenschappelijke markt te garanderen en gelet op de beginselen van artikel 3, onder f), van het Verdrag, dienen bij het onderzoek van een steunregeling of een individueel geval, de afwijkingen op het beginsel van artikel 92, lid 1, die in artikel 92, lid 3, zijn vermeld, strikt te worden geïnterpreteerd.

Meer in het bijzonder zijn die afwijkingen slechts van toepassing in gevallen waarin de Commissie kan vaststellen dat zonder de steun de spelregels van het marktmechanisme op zich ontoereikend zouden zijn om de toekomstige begunstigde ertoe te bewegen een gedrag aan te nemen dat ertoe bijdraagt één van de met die afwijkingen beoogde doelstellingen te bereiken.

In artikel 92, lid 3, onder a) en c), is voorzien in afwijkingen voor steunmaatregelen die de ontwikkeling van bepaalde regio's bevorderen of vergemakkelijken. De afwijking waarin is voorzien in artikel 92, lid 3, onder a), kan niet op de voorgenomen steunregeling worden toegepast omdat de levensstandaard in België niet abnormaal laag is en er geen ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst. Evenmin vertoont de regeling de kenmerken van steunmaatregelen ter vergemakkelijking van de ontwikkeling van bepaalde regionale economieën in de zin van artikel 92, lid 3, onder c), aangezien zij niet afhankelijk is van een initiële investering of van het scheppen van werkgelegenheid, als bepaald in de mededeling van de Commissie van 1979 over de beginselen van de coördinatie van regionale steunregelingen⁽¹⁾. De Belgische Regering heeft overigens niet op redenen van regionale aard gewezen om de betrokken steun te rechtvaardigen.

In verband met de afwijkingen vastgesteld in artikel 92, lid 3, onder b), kan worden gesteld dat de betrokken steun niet tot doel heeft de verwezenlijking van een belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang te bevorderen of een ernstige verstoring in de Belgische economie op te heffen. De Belgische Regering heeft op deze afwijking trouwens geen beroep gedaan.

Wat de in artikel 92, lid 3, onder c), bedoelde afwijking voor „steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid te vergemakkelijken” betreft, kan de Commissie aannemen dat bepaalde steunmaatregelen ten behoeve van herstructurering verenigbaar met de gemeenschappelijke markt zijn indien aan een aantal criteria wordt voldaan⁽²⁾. De criteria moeten worden beschouwd in de context van de twee beginselen van artikel 92, lid 3, onder c), dit wil zeggen dat de desbetreffende steun vanuit communautair oogpunt noodzakelijk is voor de ontwikkeling van de sector en dat er zekerheid moet bestaan dat de steunmaatregelen de voorwaarden waaronder het handelsverkeer geschiedt, niet zodanig veranderen dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad⁽³⁾.

Deze criteria zijn in de context van de sector luchtvaart geïnterpreteerd in memorandum nr. 2, waarin is bepaald dat de Commissie in sommige gevallen overeenkomstig artikel 92 kan besluiten dat aan afzonderlijke luchtvaartmaatschappijen met ernstige financiële moeilijkheden steun mag worden toegekend op voorwaarde dat aan de volgende voorwaarden wordt voldaan :

(1) PB nr. C 31 van 3. 2. 1979, blz. 9.

(2) Achtste verslag over het mededingingsbeleid, nr. 176.

(3) Zie arrest van het Hof van Justitie van 17 september 1980 in zaak 730/79 (Phillip Morris), Jurispr. 1980, blz. 2671.

- a) ces aides doivent faire partie d'un programme approuvé par la Commission, visant à assainir la compagnie afin que celle-ci puisse, dans des délais raisonnables, poursuivre ses activités sans autre aide. Il faut donc que les aides soient de durée limitée. Si le rétablissement de la viabilité financière requiert des réductions de capacité, celles-ci doivent être prévues dans le programme. Toute modification de ce programme doit également être approuvée par la Commission. Il est évident par ailleurs que tout projet de modification des aides doit être notifié à la Commission ;
- b) les aides ne doivent pas avoir pour effet de transférer les difficultés d'un État membre au reste de la Communauté ;
- c) les aides de ce type doivent être conçues de manière à être transparentes et contrôlables.

Dans le cas de la SABENA, il faut donc d'abord décider si elle se trouve dans une situation financière que les critères commerciaux normaux autorisent à juger difficile. Il ressort des derniers chiffres présentés par le gouvernement belge le 9 juillet 1991 que le ratio endettement/fonds propres est de 4 à 1, et donc mauvais par rapport à ce qui paraît normal dans le monde des transports aériens. La compagnie (SABENA World Airlines) a enregistré en 1990 une perte nette de 7,462 milliards de francs belges sur un chiffre d'affaires total de 42,055 milliards de francs belges. Il faut encore y ajouter les 259 millions de francs belges de pertes enregistrées par ses filiales SABENA Catering et SABENA Technics.

Parmi les causes multiples de cette situation financière précaire, on citera plus particulièrement la faible productivité de la main-d'œuvre et des coûts salariaux élevés.

Toutefois, le principal défi que la SABENA aura à relever à court terme sera, d'une part, d'exploiter pleinement les potentialités de marché offertes par l'aéroport de Bruxelles et, d'autre part, de maîtriser les facteurs de coût.

L'intention de la SABENA de réduire les effectifs de 29 % et l'engagement pris par l'État belge de couvrir les charges résultant de ces licenciements peuvent, en l'occurrence, être considérés comme des pas importants sur la voie du retour à la viabilité commerciale.

En outre, la demande du gouvernement d'établir de nouveaux statuts fondés sur des bases commerciales et d'accroître considérablement la part du capital à risque privé donne à croire qu'il existe une volonté politique de ramener le rôle de l'État à celui d'un actionnaire normal et de s'abstenir de toute intervention susceptible d'accroître les coûts pour des raisons autres que commerciales.

Toutefois, le contenu des nouveaux statuts de la SABENA doit encore être clarifié.

Le fait que les décisions sur les nouveaux statuts de la SABENA n'ont pas encore été prises doit être considéré comme un élément d'incertitude au sujet de l'engagement véritable de la compagnie et de l'État belge de faire fonctionner la SABENA sur des bases réellement commerciales et de faire disparaître, par la même occasion, l'une des raisons majeures de son évolution au cours des années écoulées. Aussi toute décision de la Commission approuvant les mesures doit-elle être subordonnée à la modification des statuts de la SABENA.

Il est également essentiel de s'assurer que les nouveaux actionnaires ne bénéficieront pas de privilèges et de garanties, qui ne feraient que traduire le manque de confiance de ces investisseurs privés dans la possibilité de rétablir la viabilité à long terme de la compagnie. Étant donné que les dispositions à ce sujet n'ont pas encore été prises avec les nouveaux actionnaires, l'approbation de la Commission nécessiterait un contrôle des engagements pris dans ce domaine par l'État belge. Seul l'apport de capital à risque atteste véritablement la viabilité commerciale du plan de restructuration. Il convient dès lors d'imposer au gouvernement belge qu'il tienne la Commission régulièrement informée du contenu des décisions prises en la matière.

Les aides en question doivent être dégressives et être visiblement liées au processus de restructuration.

L'approche en deux phases envisagée par le gouvernement belge peut être considérée comme une aide dégressive. Le gouvernement belge s'est engagé de manière suffisamment claire à subordonner la deuxième injection de 9 milliards de francs belges à l'entrée en lice d'un partenaire industriel (compagnie aérienne) et à la participation d'investisseurs privés au processus de restructuration de la SABENA à hauteur de 10 milliards de francs belges. Le fait que l'apurement des dettes du passé soit suivi d'une mise de fonds importante de la part d'investisseurs privés assure en quelque sorte la dégressivité de l'opération.

L'intensité des aides doit être raisonnablement proportionnée à l'ampleur des problèmes sous-jacents afin de limiter à un minimum les éventuelles distorsions de la concurrence.

Le problème de l'adéquation de l'aide que le gouvernement belge se propose d'accorder à la SABENA au niveau requis par la remise en selle de la compagnie doit être évalué dans un contexte plus large compte tenu de l'environnement aéropolitique.

Par le passé, le gouvernement belge s'est engagé, prudemment certes, sur la voie de l'ouverture du marché belge en octroyant, de façon limitée et au cas par cas, des licences de services aériens réguliers à d'autres transporteurs, notamment à TEA.

- a) De steunmaatregelen moeten deel uitmaken van een door de Commissie goed te keuren programma om de luchtvaartmaatschappij te saneren, zodat mag worden verwacht dat zij binnen een redelijk korte termijn zonder verdere steun weer gezond kan functioneren. De steun moet dus beperkt zijn in de tijd. Indien capaciteitsinkrimping nodig is om de financiële levensvatbaarheid te herstellen, dient die in het programma te worden opgenomen. Eventuele wijzigingen van het programma dienen eveneens door de Commissie te worden goedgekeurd. Vanzelfsprekend dienen ook voorgenomen wijzigingen van de steunmaatregelen aan de Commissie te worden bekendgemaakt.
- b) De betrokken steun mag de moeilijkheden niet van de desbetreffende Lid-Staat naar de rest van de Gemeenschap verschuiven.
- c) De steunmaatregelen moeten zodanig zijn gestructureerd dat zij doorzichtig zijn en kunnen worden gecontroleerd.

In het geval van Sabena moet in de eerste plaats worden geconcludeerd dat de onderneming zich, naar normale commerciële normen gemeten, in een moeilijke financiële positie bevindt. Aan de hand van de jongste cijfers die de Belgische Regering op 9 juli 1991 heeft ingediend, is de verhouding schulden/kapitaal met circa 4/1 zeer slecht vergeleken met de normale cijfers in de sector luchtvaart. De activiteiten van de luchtvaartmaatschappij (Sabena World Airlines) leverden in 1990 een nettoverlies van 7,462 miljard Bfr. op op een totale omzet van 42,055 miljard Bfr. De filialen Sabena Catering en Sabena Technics hebben daar bovenop nog eens verliezen geleden voor in totaal 259 miljoen Bfr.

Deze zwakke financiële positie is het gevolg van diverse oorzaken, waarbij lage arbeidsproductiviteit en hoge personeelskosten een zeer belangrijke rol hebben gespeeld.

Op korte termijn zullen de twee cruciale punten voor Sabena zijn dat de onderneming aan de ene kant van het marktpotentieel dat Brussel biedt, een maximaal gebruik moet maken en aan de andere kant de kostenfactoren onder controle moet houden.

Het voornemen van de luchtvaartmaatschappij Sabena om haar personeelsbestand met 29 % in te krimpen en de bereidheid van de Belgische Staat om de kosten van deze afvloeiing te vergoeden kunnen onder deze omstandigheden als een belangrijke aanzet tot het herwinnen van de commerciële levensvatbaarheid worden beschouwd.

Bovendien wijst het verzoek van de Regering om nieuwe vennootschapsstatuten op commerciële basis uit te werken en om het aandeel van het particuliere risicodragende kapitaal aanzienlijk te verhogen op een politieke bereidheid om de rol van de Staat tot die van gewoon aandeelhouder te beperken en om zich van (potentieel kostenverhogende) ingrepen om andere dan commerciële redenen te onthouden.

De inhoud van de nieuwe statuten van Sabena dient evenwel nog nader te worden verduidelijkt.

Het feit dat de besluiten over de nieuwe statuten nog niet zijn genomen, moet worden beschouwd als een factor van onzekerheid over de daadwerkelijke inzet van de luchtvaartmaatschappij en van de Belgische Staat om de luchtvaartmaatschappij op een werkelijk commerciële leest te schoeien en daardoor een van de belangrijkste fundamentele redenen van de ontwikkelingen in het verleden weg te werken. Ieder besluit van de Commissie tot goedkeuring van de maatregelen moet bijgevolg aan de wijziging van de vennootschapsstatuten van Sabena worden gekoppeld.

Het is ook van wezenlijk belang ervoor te zorgen dat de nieuwe aandeelhouders geen privileges krijgen en voor garanties in aanmerking komen. Dergelijke garanties kunnen alleen worden opgevat als een gebrek aan vertrouwen, van de zijde van de privé-investeerdere, in de mogelijkheid om het bedrijf op lange termijn weer leefbaar te maken. Aangezien de regelingen met de nieuwe aandeelhouders nog moeten worden getroffen, zou een goedkeuring door de Commissie een controle nodig maken van de inzet van de zijde van de Belgische Staat op dit gebied. Alleen het verstrekken van echt risicodragend kapitaal is voldoende aanwijzing voor de commerciële leefbaarheid van het herstructureringsontwerp. Het is derhalve nodig de Belgische Regering te verplichten om over de wezenlijke inhoud van de in dit verband genomen besluiten regelmatig verslag uit te brengen.

De betrokken hulp moet trapsgewijs afnemend worden verleend en duidelijk aan het herstructureringsproces worden verbonden.

De door de Belgische Regering overwogen tweetrapsbenadering kan als een vorm van degressieve steunverlening worden beschouwd. De Belgische Regering heeft op voldoende duidelijke wijze zich ertoe verbonden niet tot de tweede kapitaalinjectie van 9 miljard Bfr. over te gaan als geen partnermaatschappij wordt gevonden en als privé-investeerdere tot het herstructureringsproces van Sabena niet minstens 10 miljard Bfr. bijdragen. Belangrijke privé-investeringen die op een grootscheepse „opruiming” van de last van het verleden volgen, kunnen worden opgevat als een waarborg voor het degressieve karakter van de gehele operatie.

De omvang van de te verlenen steun moet in redelijke mate verband houden met de omvang van de zich voordoende problemen ten einde mogelijke concurrentievervalsingen tot een minimum te beperken.

De vraag of de voor Sabena voorgestelde steun verder gaat dan het niveau dat voor het herstel van de luchtvaartmaatschappij nodig is, dient in een ruimer verband te worden beoordeeld, rekening houdend met het op het gebied van het luchtverkeersbeleid heersende klimaat.

De Belgische Regering heeft in het verleden voorzichtige stappen genomen om de Belgische markt open te stellen en om in beperkte mate, en slechts geval per geval, aan andere maatschappijen, met name aan TEA, vergunningen voor geregeld luchtvervoer te verlenen.

Cela étant, la question de l'adéquation des aides proposées au niveau requis pour atteindre les objectifs fixés par le plan de restructuration dépend également de l'utilisation qui sera faite des ressources complémentaires.

Les plans d'entreprise présentés par la compagnie concernée indiquent que ces ressources serviront essentiellement à une double fin.

D'abord, elles serviront à réduire l'endettement accumulé de la compagnie. De 1984 à 1990, la dette financière est passée de 17 à 43 milliards de francs belges. Le rétablissement de la viabilité commerciale de l'entreprise devra passer par une amélioration du ratio endettement-fonds propres, mal en point actuellement.

Ensuite, ces ressources serviront à assurer l'indispensable modernisation de l'entreprise. La modernisation de la flotte coûtera 46,250 milliards de francs belges d'ici à 1995. L'acquisition de nouveaux appareils est indispensable pour abaisser les coûts d'exploitation et pour se conformer aux normes d'émissions sonores plus strictes fixées par la législation communautaire.

Ces investissements n'accroîtront pas la capacité offerte par la SABENA. La restructuration du réseau de la SABENA dans le sens de la rentabilisation des liaisons se traduira à court terme par une réduction des capacités exprimées en tonnes/kilomètres disponibles (TKD), qui passera d'environ 2 milliards de TKD en 1990 à environ 1,3 milliard de TKD en 1993. À plus long terme, la capacité devrait à nouveau augmenter dans le sillage de la croissance globale du volume de trafic.

Toutefois, il n'est pas impossible que, à l'issue du processus de restructuration, les aides ainsi accordées amènent la situation financière de la SABENA (ratio endettement fonds propres notamment) à des niveaux que certains des concurrents de la SABENA peuvent aujourd'hui difficilement atteindre.

Les informations fournies à la Commission donnent à penser que les autorités belges et la compagnie concernée se sont fixé comme objectif pour la fin du processus de recapitalisation un ratio endettement/fonds propres d'environ 1,25.

Dans un environnement micro-économique et sectoriel normal, ce niveau peut être considéré comme témoignant d'une situation financière tout à fait équilibrée comparable aux normes en vigueur dans le secteur.

Toutefois, certains transporteurs aériens dans la Communauté présentent actuellement une structure financière plus précaire en raison des difficultés conjoncturelles rencontrées par le secteur des transports aériens.

Dans ces conditions, l'aide financière ne peut se justifier qu'à la seule condition que le gouvernement belge s'en-

gage à éviter toute forme de traitement privilégié dans les domaines qui déterminent la compétitivité des compagnies opérant au départ et à destination de la Belgique.

V

À la lumière de ce qui précède, la Commission estime que la dérogation prévue à l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité peut s'appliquer aux mesures d'aide proposées par le gouvernement belge pour appuyer le plan de restructuration du transporteur aérien SABENA à condition qu'il soit satisfait à un certain nombre de conditions visant à garantir que l'aide n'altère pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

Article premier

Les aides d'État accordées à la SABENA, et notifiées le 5 avril 1991 à la Commission par le gouvernement belge, à savoir :

- l'incorporation de 16,2 milliards de francs belges de dettes de l'État dans le capital de la SABENA,
- l'injection directe de capital à hauteur de 19 milliards de francs belges, dont 10 milliards de francs belges pendant la première phase et 9 milliards de francs belges pendant la seconde,
- la réduction de capital par annulation des actions ordinaires détenues par l'État belge à concurrence de 30,2 milliards de francs belges, ventilée comme suit :
 - apurement des pertes de 22,6 milliards de francs belges,
 - provision pour restructuration de 7,6 milliards de francs belges,

sont compatibles avec le marché commun au sens de l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité à condition que le gouvernement belge :

- renonce, comme il s'y est engagé, à accorder d'autres aides d'État ou à prendre d'autres mesures propres à favoriser directement ou indirectement la SABENA ou à atténuer les risques commerciaux de ses actionnaires,
- renonce, comme il s'y est engagé, à privilégier de quelque façon que ce soit la SABENA par rapport aux autres compagnies belges en matière d'attribution de droits de trafic ou par rapport aux autres compagnies communautaires en matière de créneaux horaires, d'opérations au sol, de restauration et d'autres activités aéroportuaires,
- transforme, comme il s'y est engagé, ses actions privilégiées en parts sociales au plus tard le 31 décembre 1992,

De vraag of de voorgestelde steunbedragen het niveau overschrijden dat nodig is om de doelstellingen van het herstructureringsproces te verwezenlijken, hangt tevens af van het gebruik dat van de extra fondsen wordt gemaakt.

Uit de door de betrokken luchtvaartmaatschappij ingediende bedrijfsplannen blijkt dat deze middelen grotendeels voor twee doeleinden zullen worden benut.

In de eerste plaats voor de afschrijving van geaccumuleerde schulden. Tussen 1984 en 1990 is de schuldenlast van 17 tot 43 miljard Bfr. toegenomen. De als gevolg daarvan ontstane ongunstige verhouding tussen schulden en vermogenspositie zal worden verbeterd om die luchtvaartmaatschappij weer commercieel leefbaar te maken.

In de tweede plaats zullen de middelen worden gebruikt om de vereiste modernisering door te voeren. Voor de modernisering van de luchtvloot zullen investeringen nodig zijn ten belope van 46,250 miljoen Bfr. tot 1995. De nieuwe uitrusting is vereist om de bedrijfskosten te drukken en om aan de bij de wetgeving van de Gemeenschap voorgeschreven striktere normen inzake geluidshinder te voldoen.

Door deze investeringen zal de door Sabena geboden capaciteit niet toenemen. De herstructurering van het netwerk van Sabena met het oog op rendabeler trajecten zal aanvankelijk leiden tot een daling van de capaciteit gemeten in beschikbare ton/kilometer (BTK) van ongeveer 2 000 miljoen in 1990 tot ongeveer 1 300 miljoen BTK in 1993. Daarna wordt een toename verwacht in overeenstemming met de algemene ontwikkeling van het verkeersvolume.

De steun zal uiteindelijk, als het herstructureringsproces is voltooid, echter tot gevolg kunnen hebben dat de financiële positie (d.w.z. verhouding schulden/vermogen) beter is ten opzichte van de niveaus die voor enkele van Sabena's concurrenten momenteel haalbaar zijn.

Uit aan de Commissie medegedeelde informatie blijkt dat de Belgische autoriteiten en de betrokken luchtvaartmaatschappij mikken op een schulden/vermogensverhouding van ongeveer 1,25 die aan het eind van het herkapitalisatieproces moet worden bereikt.

In een normaal micro-economisch en sectorneel klimaat kan dit niveau worden geacht te wijzen op een evenwichtige financiële positie die aan de normen van de betrokken industrietaak beantwoordt.

Momenteel bevinden enkele luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap zich als gevolg van de moeilijke situatie in de luchtvaartindustrie in een minder gunstige financiële positie.

Onder deze omstandigheden is financiële steun slechts gerechtvaardigd op voorwaarde dat de Belgische Regering zich ertoe verbindt alle vormen van voorkeursbehandeling te vermijden op gebieden die voor het concurrentiever-

mogen van luchtvaartmaatschappijen die naar en vanuit België opereren, bepalend zijn.

V

In het licht van het bovenstaande is de Commissie van mening dat de in artikel 92, lid 3, onder c), van het Verdrag bepaalde afwijking voor de door de Belgische Regering voorgestelde steunmaatregelen betreffende het herstructureringsprogramma van de luchtvaartmaatschappij Sabena kan worden toegestaan, mits aan een aantal voorwaarden is voldaan zodat wordt gewaarborgd dat de steun niet een zodanig averechts effect op de handelsvoorwaarden uitoefent dat daardoor het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN :

Artikel 1

De staatssteunmaatregelen ten gunste van de luchtvaartmaatschappij Sabena, die op 5 april 1991 door de Belgische Regering aan de Commissie is medegedeeld, namelijk :

- de omzetting in Sabena-kapitaal van een bedrag van 16,2 miljard Bfr. aan staatsschulden ;
- een rechtstreekse kapitaalinjectie van in totaal 19 miljard Bfr., waarvan 10 miljard Bfr. gedurende de eerste fase en 9 miljard Bfr. gedurende de tweede fase ;
- een kapitaalvermindering met annulering van gewone aandelen in het bezit van de Belgische Staat ten belope van 30,2 miljard Bfr. bestaande uit :
 - de vereffening van schulden ten belope van 22,6 miljard Bfr.,
 - herstructureringsmiddelen ten belope van 7,6 miljard Bfr.,

zijn verenigbaar met de gemeenschappelijke markt in de zin van artikel 92, lid 3, onder c), van het Verdrag, mits België :

- zich houdt aan zijn verbintenis om af te zien van het toekennen van verdere staatssteun of andere nieuwe maatregelen die rechtstreeks of onrechtstreeks de luchtvaartmaatschappij Sabena begunstigen of de commerciële risico's van de aandeelhouders verminderen ;
- zich houdt aan zijn verbintenis aan Sabena in vergelijking met de andere Belgische luchtvaartmaatschappijen niet enigerlei vorm van voorkeursbehandeling toe te kennen op het gebied van de toewijzing van luchtverkeersrechten en in vergelijking met alle andere luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap op het gebied van de verdeling van „slots”, afhandeling op de luchthaven, proviandering en andere luchthavenactiviteiten ;
- zich houdt aan haar verbintenis om de prioriteitsaandelen met ingang van uiterlijk 31 december 1992 in gewone aandelen om te zetten ;

- décide, comme il s'y est engagé, de fonder les nouveaux statuts de la compagnie sur le droit commercial privé, en enlevant à l'État belge toute possibilité d'intervenir pour des raisons autres que commerciales, et de soumettre ces nouveaux statuts à la Commission dès qu'ils auront été adoptés,
- respecte l'engagement pris quant à la réalisation du plan de restructuration d'ici à la fin de 1995 conformément aux modalités communiquées à la Commission, et notamment l'engagement pris de ne pas souscrire à l'augmentation de capital prévue durant la deuxième phase du plan de restructuration qu'à la condition qu'un partenaire industriel souscrive de façon significative à cette augmentation.

Le gouvernement belge adresse tous les ans, et plus particulièrement avant le démarrage de la deuxième phase du programme de restructuration, à la Commission un rapport sur la situation économique et financière de la SABENA ainsi que sur ses décisions stratégiques, notam-

ment sur ses accords de coopération et sur ses grands investissements.

Article 2

Le gouvernement belge informe la Commission, dans les deux mois à compter de la date de notification de la présente décision, des mesures qu'il a prises pour s'y conformer.

Article 3

La présente décision est destinée au royaume de Belgique.

Fait à Bruxelles, le 24 juillet 1991.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission

- zich houdt aan zijn verbintenis om de nieuwe statuten van de luchtvaartmaatschappij in handelsrechtelijk kader vast te stellen met uitsluiting van de mogelijkheid voor de Belgische Staat om wegens andere dan commerciële redenen in te grijpen en om de nieuwe statuten na de goedkeuring ervan onverwijld aan de Commissie mede te delen ;
- zich houdt aan zijn verbintenis wat de verwezenlijking van het herstructureringsplan tot eind 1995 overeenkomstig de aan de Commissie medegedeelde regeling betreft, en met name de verbintenis om slechts tot de voor de tweede fase van het herstructureringsplan bepaalde kapitaalsverhoging over te gaan indien door een industriële partner in belangrijke mate aan deze verhoging wordt deelgenomen.

België stelt de Commissie jaarlijks, en in het bijzonder vóór de aanvang van de tweede fase van het herstructureringsprogramma, in kennis van de economische en financiële positie van de luchtvaartmaatschappij Sabena, van

strategische besluiten met inbegrip van samenwerkingsverbanden, alsmede van grote investeringen.

Artikel 2

België stelt de Commissie binnen twee maanden na datum van de kennisgeving van deze beschikking in kennis van de maatregelen die zij heeft genomen om aan deze beschikking te voldoen.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk België.

Gedaan te Brussel, 24 juli 1991.

Voor de Commissie

Karel VAN MIERT

Lid van de Commissie