DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 gennaio 1998

relativa agli aiuti concessi dalla regione fiamminga alla società Air Belgium e all'agenzia di viaggio e turismo Sunair per l'utilizzazione dell'aeroporto di Ostenda

(I testi in lingua francese ed olandese sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(98/337/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo l, lettera a),

dopo aver messo le parti interessate in condizione di presentare le loro osservazioni, in forza dei suddetti articoli, e tenuto conto delle osservazioni presentate,

considerando quanto segue:

IN FATTO

I

Con lettere rispettivamente del 1º e del 20 giugno 1995, l'associazione belga degli operatori turistici ha presentato denunzia alla Commissione relativamente alle sovvenzioni concesse dalla regione fiamminga agli operatori turistici e alle compagnie aeree che effettuano voli non di linea da e per l'aeroporto di Ostenda. In seguito a tale denunzia, con lettera del 15 settembre 1995 la Commissione ha informato le autorità belghe ed ha quindi chiesto loro di rispondere ai due quesiti seguenti per consentirle di esaminare tale pratica in forza degli articoli 92 e 93 del trattato in materia di aiuti di Stato.

— Quali sono le misure previste dalla regione fiamminga a favore delle agenzie di viaggio e turismo e delle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Ostenda? Da quale data tali misure sono in vigore? Si prega di fornire copia degli atti normativi o delle decisioni che istituiscono le suddette misure.

— Quali importi sono stati versati, da quando sono state istituite le misure in questione, alle agenzie di viaggio e turismo e alle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Ostenda? Si prega di fornire, per ciascun anno, una tabella dettagliata degli importi di cui trattasi, suddivisi per società beneficiaria.

Con lettera del 17 ottobre 1995, il governo belga ha inviato alla Commissione una risposta dettagliata a tali quesiti. Da tale risposta risulta che le misure previste dalla regione fiamminga a favore delle agenzie di viaggio e turismo e delle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Ostenda tendono a promuovere i voli «charter» in partenza da tale aeroporto. Le suddette misure trovano origine in un accordo concluso il 1º marzo 1994 tra la regione fiamminga, da una parte, e la compagnia aerea Air Belgium NV e l'agenzia di viaggio e turismo Sunair NV, dall'altra. In base a tale contratto, Air Belgium e Sunair si impegnano a realizzare nel corso della stagione estiva 1994, vale a dire da giugno a settembre, un programma minimo di 36 voli «charter» (per un numero stimato di 5 202 passeggeri) in partenza dall'aeroporto regionale di Ostenda verso Maiorca, Alicante e Monastir. Inoltre, Air Belgium e Sunair si impegnano, in particolare, a realizzare un programma di voli analogo nel 1995 e nel 1996. A titolo di compenso, «tenuto conto dell'importanza economica e turistica dello sviluppo dei voli "charter" in partenza dagli aeroporti fiamminghi», la regione fiamminga concede, specificamente per l'esercizio dei servizi aerei in questione, i seguenti benefici (articolo 3, paragrafi da 1 a 4, dell'accordo):

— per il 1994, un'esenzione dalle tasse di atterraggio e di parcheggio (articolo 3, paragrafo 1);

— esclusivamente per il 1994 e nel limite di 7 000 passeggeri trasportati, una sovvenzione calcolata in maniera tale che Air Belgium e Sunair possano offrire a ciascun passeggero una riduzione di 1 000 BEF rispetto alla tariffa normale applicata presso l'aeroporto «Bruxelles-National» (articolo 3, paragrafo 2);

— un programma di promozione dei voli in questione per un importo massimo di 4,5 milioni di BEF (2,5 milioni per il 1994 ed 1 milione all'anno per il 1995 ed il 1996). Tale programma, deciso di concerto con Air Belgium e Sunair, assumerà la forma di inserzioni pubblicitarie, di manifesti e di altre iniziative destinate a promuovere gli aeroporti regionali fiamminghi di Ostenda e di Anversa in generale. Nel 1995 e nel 1996, tale programma potrà anche configurarsi come una nuova esenzione dalle tasse di atterraggio e di parcheggio (articolo 3, paragrafo 3);

— esclusivamente per il 1994, una sovvenzione che ha lo scopo di rimborsare ad Air Belgium i costi supplementari che comporta l'utilizzazione dell'aeroporto di

Ostenda. Tale sovvenzione ammonta ad un massimo del 50 % dei costi supplementari reali, comprovati con fattura e con un massimale di 2 milioni di BEF (articolo 3, paragrafo 4).

Nella sua risposta, il governo belga ha inoltre affermato:

— che la sovvenzione concessa nel 1994 al fine di offrire a ciascun passeggero che utilizza l'aeroporto di Ostenda un vantaggio competitivo di 1 000 BEF rispetto all'aeroporto di Zaventem, prevista dall'articolo 3, paragrafo 2, dell'accordo del 1° marzo 1994, ammontava in definitiva a 1 426 680 BEF, per un totale di 2 124 passeggeri effettivi. Tale importo non è stato ancora versato dalla regione fiamminga e nemmeno reclamato dalle altre parti contraenti;

— che la sovvenzione concessa per rimborsare i costi supplementari nel 1994, prevista dall'articolo 3, paragrafo 4, dell'accordo del 1° marzo 1994, ammontava in definitiva a 528 693 BEF, per un totale di 15 voli con passeggeri. Tale importo è stato reclamato da Air Belgium, ma non è ancora stato versato dalla regione fiamminga.

Sulla base di tali informazioni, il 13 marzo 1996 la Commissione ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato relativamente a tale pratica. I dubbi della Commissione che hanno determinato l'avvio del procedimento si basavano sui due elementi seguenti: l'esenzione dalle tasse di atterraggio e di parcheggio e le due sovvenzioni descritte in precedenza costituiscono certamente aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo sullo Spazio economico europeo (in prosieguo: «l'accordo SEE»), e l'impossibilità, a prima vista, di concedere deroghe in forza dei paragrafi 2 e 3 dei suddetti articoli. Nella decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha inoltre espresso il desiderio di ottenere tutte le informazioni necessarie sul contenuto del programma di promozione dei voli negli anni 1994, 1995 e 1996, per un importo massimo di 4,5 milioni di BEF.

Con lettera del 29 marzo 1996 la Commissione ha comunicato alle autorità belghe la propria decisione di avviare il procedimento, invitandole a presentare osservazioni. Tale lettera è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [1]; anche gli altri Stati membri e le altre parti interessate sono stati invitati a presentare le loro osservazioni in forza dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato.

II

Nessuno Stato membro oltre al Belgio e nessuna parte interessata ha presentato osservazioni in seguito alla pubblicazione di tale lettera nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Per contro, con lettera del 13 maggio 1996, il Belgio ha presentato osservazioni a seguito della decisione di avviare il procedimento ed in risposta alla lettera della Commissione del 29 marzo 1996. Per quanto riguarda le quattro misure individuate dalla Commissione, tale lettera precisa quanto segue:

— l'esenzione delle tasse di atterraggio e di parcheggio per il 1994 e per i due anni seguenti, prevista dall'articolo 3, paragrafo 1, dell'accordo del 1° marzo 1994, non è stata in definitiva concessa alla compagnia aerea Air Belgium NV;

— la sovvenzione per un importo di 1 426 680 BEF concessa nel 1994 al fine di offrire a ciascun passeggero un beneficio di 1 000 BEF rispetto all'aeroporto di Zaventem, prevista dall'articolo 3, paragrafo 2, dell'accordo del 1° marzo 1994, non è finora stata reclamata dall'agenzia di viaggio e turismo Sunair NV e non è stata quindi ancora versata a quest'ultima;

— la somma per un importo massimo di 4,5 milioni di BEF, destinata a finanziare un programma di promozione dei voli per gli anni 1994, 1995 e 1996, prevista dall'articolo 3, paragrafo 3, dell'accordo del 1° marzo 1994, è stata utilizzata dall'aeroporto di Ostenda per fare pubblicità intesa ad aumentare la notorietà dell'aeroporto presso i passeggeri di voli non di linea. A tale scopo commerciale e per raggiungere direttamente ed in maniera estremamente mirata i turisti interessati, l'aeroporto ha deciso di realizzare inserzioni in pubblicazioni, nonché campagne di promozione dell'agenzia di viaggio e turismo Sunair NV;

— l'importo della sovvenzione intesa a rimborsare i costi supplementari connessi all'utilizzazione dell'aeroporto di Ostenda, prevista all'articolo 3, paragrafo 4, dell'accordo del 1° marzo 1994, è stato ridotto da 528 683 a 270 116 BEF in seguito a trattative. Tale sovvenzione non è ancora stata versata.

Nella medesima lettera, le autorità belghe sottolineano che l'intervento dei poteri pubblici risulta, in definitiva, meno rilevante di quanto previsto dall'accordo del 1° marzo 1994 a causa dell'esito positivo delle campagne promozionali, in particolare per i voli non di linea invernali. Inoltre, nessun altro accordo è stato stipulato in seguito. Le autorità belghe affermano inoltre che le due sovvenzioni per un importo rispettivamente di 1 426 680 e 270 117 BEF saranno versate soltanto previa autorizzazione della Commissione.

Con lettera del 10 luglio 1996, la Commissione ha informato le autorità belghe che le informazioni contenute nella lettera del 13 maggio 1996 non consentivano alla Commissione di adottare una decisione definitiva relativamente a tale pratica. Essa ha quindi richiesto alle autorità belghe di trasmetterle, da una parte, copia delle modifiche apportate all'accordo in merito all'esenzione delle tasse di atterraggio e di parcheggio; dall'altra, informazioni supplementari sulle azioni e sugli importi stanziati nell'ambito del programma di promozione dei voli. Le autorità belghe hanno trasmesso alla Commissione le informazioni di cui trattasi il 29 luglio 1996.

Infine, con lettera del 17 settembre 1997, le autorità belghe affermano quanto segue:

[1] GU C 121 del 25. 4. 1996, pag. 8.

— le tasse di atterraggio e di parcheggio sono state pagate dalla compagnia aerea Air Belgium (articolo 3, paragrafo 1, dell'accordo del 1° marzo 1994);

— la sovvenzione prevista dall'articolo 3, paragrafo 1, dell'accordo del 1° marzo 1994 è stata reclamata per un importo di 984 600 BEF, importo che deve ancora essere verificato dalla regione fiamminga e che sarà versato soltanto previa approvazione della Commissione;

— i costi della campagna promozionale, per un importo di 4,5 milioni di BEF, sono stati rimborsati alla società Sunair NV;

— la sovvenzione per un importo di 270 116 BEF, prevista dall'articolo 3, paragrafo 4, dell'accordo del 1° marzo 1994, è stata reclamata dalla compagnia aerea Air Belgium NV, ma sarà versata soltanto previa approvazione della Commissione.

VALUTAZIONE GIURIDICA

III

In merito all'esenzione dalle tasse di atterraggio e di parcheggio per gli anni 1994, 1995 e 1996

Dagli elementi in possesso della Commissione risulta che la misura che prevede l'esenzione, a favore delle società Air Belgium NV e Sunair NV, dalle tasse di atterraggio e di parcheggio degli aeromobili presso l'aeroporto di Ostenda, come previsto all'articolo 3, paragrafi 1 e 3, ultimo comma, dell'accordo del 1° marzo 1994 stipulato tra le suddette due società e la regione fiamminga, è stata infine revocata e quindi non è mai entrata in vigore. È opportuno pertanto chiudere il procedimento su tale punto, che è divenuto senza oggetto.

Per quanto riguarda le altre tre misure

Secondo l'articolo 92, paragrafo 1, del trattato e l'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE, sono incompatibili con il mercato comune e con il suddetto accordo, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza. Per «aiuti di Stato», si devono intendere gli aiuti concessi dalle autorità centrali, regionali o locali di uno Stato membro oppure da enti pubblici o privati istituiti o designati al fine di gestire l'aiuto (sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 22 marzo 1977, causa 78/76, Steinike & Weinlig/Germania) ([1]).

È opportuno esaminare sulla base di tali disposizioni le tre misure seguenti previste dall'accordo del 1° marzo 1994:

— la concessione nel 1994 di una sovvenzione calcolata in funzione del numero di passeggeri trasportati e che mira a concedere all'utilizzazione dell'aeroporto di Ostenda un vantaggio competitivo rispetto a quella dell'aeroporto di Zaventem (articolo 3, paragrafo 2, dell'accordo);

— il finanziamento di un programma di promozione dei voli negli anni 1994, 1995 e 1996 per un importo massimo di 4,5 milioni di BEF (articolo 3, paragrafo 3, dell'accordo);

— la concessione nel 1994 di una sovvenzione intesa a rimborsare i costi supplementari derivanti dall'utilizzazione dell'aeroporto di Ostenda (articolo 3, paragrafo 4, dell'accordo).

In primo luogo, per quanto riguarda il programma di promozione dei voli negli anni 1994, 1995 e 1996, sulla base delle informazioni in possesso della Commissione sembra che tale programma preveda inserzioni ed annunci pubblicitari comparsi nei cataloghi dell'agenzia di viaggio e turismo Sunair NV e che illustrano la posizione dell'aeroporto di Ostenda nel panorama degli aeroporti belgi. Tale programma costituisce un mero vettore pubblicitario a beneficio dell'aeroporto di Ostenda e rientra nell'ambito di un'iniziativa normale da parte della regione fiamminga, che è proprietaria e gestore dell'aeroporto di Ostenda, al fine di garantire la promozione di tale aeroporto. Il programma non ha per oggetto né per effetto di favorire l'agenzia di viaggio e turismo Sunair NV, alla quale è stato rimborsato un importo di 4,5 milioni di BEF corrispondente ai costi di tale campagna promozionale, al di là dei benefici che potrà trarne il proprietario-gestore dell'aeroporto. Ne consegue che la misura non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Di conseguenza, non vanno sollevate obiezioni in merito.

Per quanto riguarda inoltre le due sovvenzioni previste all'articolo 3, paragrafi 2 e 4, dell'accordo del 1° marzo 1994 e reclamate dalla compagnia aerea Air Belgium NV, per importi rispettivamente di 984 600 e 270 116 BEF, tali misure costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, e dell'articolo 61, paragrafo 1, sopra indicati. In primo luogo, la loro natura pubblica risulta dal fatto che esse sono adottate, su base contrattuale, da un'autorità regionale. In secondo luogo, l'esistenza degli aiuti deriva, da una parte, dal fatto che si sono effettivamente verificati trasferimenti finanziari sotto forma di sovvenzioni dirette; e dall'altra, dal fatto che tali misure sono specifiche e riguardano esclusivamente due imprese. In terzo luogo, tali misure incidono sugli scambi tra gli Stati membri, in quanto si applicano a due società la cui attività di trasporto aereo, che per natura incide direttamente sugli scambi, si estende a diversi Stati membri e può riguardare tutto il territorio del SEE. Ciò è vero soprattutto dopo l'entrata in vigore, il 1° gennaio 1993, dei regolamenti del Consiglio (CEE) n. 2407/92 ([2]), (CEE) n. 2408/92 ([3]) e (CEE) n. 2409/92 ([4]) («terzo pacchetto di

([1]) Racc. 1977, pag. 596, punto 21 della motivazione.

([2]) GU L 240 del 24. 8. 1992, pag. 1.
([3]) GU L 240 del 24. 8. 1992, pag. 8.
([4]) GU L 240 del 24. 8. 1992, pag. 15.

misure di liberalizzazione dei trasporti aerei») che liberalizzano il mercato comunitario dell'aviazione civile. Del resto, due delle destinazioni espressamente indicate dalle autorità belghe sono situate in un altro Stato membro. In quarto luogo, tali aiuti falsano la concorrenza poiché sono concessi esclusivamente a due imprese che si trovano in concorrenza diretta all'interno del mercato comune con altri vettori aerei comunitari. In proposito, l'accordo concluso il 1° marzo 1994 tra la regione fiamminga, da una parte, e le società Air Belgium NV e Sunair NV, dall'altra, prevede che il programma dei voli potrà essere interrotto e che la regione fiamminga sospenderà la propria partecipazione finanziaria se negli anni 1994 e 1995 altre società effettueranno voli in partenza da Ostenda verso le medesime destinazioni e se Air Belgium e Sunair subiranno per questo motivo perdite economiche comprovabili. Quest'ultima disposizione mostra chiaramente il carattere esclusivo di tale misura. Le autorità belghe non hanno inoltre contestato la natura di aiuto delle due sovvenzioni di cui trattasi.

IV

Le due misure di aiuto sopra indicate, che non rientrano nell'ambito di applicazione dei regimi di aiuto approvati, avrebbero dovuto essere notificate alla Commissione a norma dell'articolo 93, paragrafo 3, del trattato. Omettendo di notificare preventivamente tali aiuti, vale a dire prima di dar loro esecuzione, il Belgio è venuto meno agli obblighi che gli incombono ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 3. Tali aiuti sono stati pertanto concessi in maniera illegittima e sono illeciti.

V

È opportuno esaminare la questione della compatibilità dei due aiuti suddetti con il mercato comune sotto il profilo dell'articolo 92, paragrafi 2 e 3, del trattato e dell'articolo 61, paragrafi 2 e 3, dell'accordo SEE.

Le disposizioni dell'articolo 92, paragrafo 2, lettere a), b) e c), del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 2, lettere a), b) e c), dell'accordo SEE non si applicano agli aiuti in questione, in quanto non si tratta né di aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori senza discriminazioni determinate dall'origine dei prodotti, né di aiuti destinati ad ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali, e neppure di aiuti concessi all'economia di determinate regioni tedesche.

L'articolo 92, paragrafo 3, del trattato e l'articolo 61, paragrafo 3, dell'accordo SEE contengono l'elenco degli aiuti che possono essere considerati compatibili con il mercato comune. Tale compatibilità deve essere valutata nel contesto della Comunità e non in quello di un singolo Stato membro.

Per salvaguardare il buon funzionamento del mercato comune e tenuto conto dei principi di cui all'articolo 3, lettera g), del trattato, le deroghe all'articolo 92, paragrafo 1, definite all'articolo 92, paragrafo 3, sono soggette ad interpretazione restrittiva quando si tratta di esaminare un regime di aiuti o singole misure. Inoltre, tenuto conto dell'intensificata concorrenza connessa con la liberalizzazione progressiva dei trasporti aerei derivante dal terzo pacchetto di misure di liberalizzazione, la Commissione deve attenersi ad una politica rigorosa di controllo degli aiuti di Stato al fine di evitare che essi abbiano effetti contrari all'interesse comune [1].

L'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e c), del trattato e l'articolo 61, paragrafo 3, lettere a) e c), dell'accordo SEE prevedono deroghe a favore degli aiuti destinati a favorire o ad agevolare lo sviluppo di alcune regioni. Gli aiuti in esame concessi dalla Regione fiamminga presentano un carattere ad hoc e non possono beneficiare di tali disposizioni, in quanto da una parte sono aiuti all'esercizio e non destinati a favorire gli investimenti; dall'altra, la regione di Ostenda non presenta i requisiti di ammissibilità agli aiuti regionali a norma dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera a), del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera a), dell'accordo SEE.

Nemmeno le disposizioni dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera b), del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera b), dell'accordo SEE si applicano alla fattispecie in esame, poiché gli aiuti in questione non sono destinati a promuovere la realizzazione di un progetto europeo, né a porre rimedio ad un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro.

Neppure la deroga prevista all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato e all'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo SEE per gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche, può applicarsi al caso in esame, in quanto, come già precedentemente sottolineato, i vari aiuti di cui trattasi sono aiuti diretti a carattere operativo e non aiuti destinati a favorire gli investimenti. Inoltre, la Commissione è disposta a concedere il beneficio di tale deroga soltanto agli aiuti che accompagnano un processo di ristrutturazione di un'impresa [2]. Attualmente, non risulta che Air Belgium e Sunair stiano attraversando una fase di ristrutturazione e che gli aiuti siano concessi nel quadro di tale ristrutturazione. Del resto, le autorità belghe non hanno invocato l'applicazione di tale disposizione.

Infine, è opportuno ricordare che, in linea generale, la Commissione limita la possibilità di aiuti diretti per la gestione delle rotte aeree a due casi ben precisi [3]:

— da un lato, quando uno Stato membro si avvale delle disposizioni dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 relative agli oneri di servizio pubblico, e questo non è affatto il caso in esame;

[1] Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione (GU C 350 del 10. 12. 1994, pag. 5).
[2] Cf. nota n. 6, capitolo V, paragrafo 2.
[3] Cf. nota n. 6, capitolo III.

— dall'altro, in caso di applicazione dell'articolo 92, paragrafo 2, lettera a), del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 2, lettera a), dell'accordo SEE. È già stato rilevato che tale deroga non si applica al caso di specie.

Dalle considerazioni sopra espresse risulta che le due sovvenzioni in esame non rientrano in alcuno dei casi previsti dall'articolo 92, paragrafi 2 e 3, del trattato e dall'articolo 61, paragrafi 2 e 3, dell'accordo SEE. Di conseguenza, il Belgio deve rinunciare all'esecuzione di tali aiuti, incompatibili con il mercato comune,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le due sovvenzioni previste rispettivamente all'articolo 3, paragrafi 2 e 4, dell'accordo stipulato il 1° marzo 1994 tra la regione fiamminga, da una parte, e la compagnia aerea Air Belgium NV e l'agenzia di viaggio e turismo Sunair NV, dall'altra, reclamate dalla società Air Belgium NV per importi di 984 600 e 270 116 BEF, costituiscono misure di aiuto di Stato illegittime, in quanto autorizzate in violazione dell'articolo 93, paragrafo 3, del trattato CE. Tali aiuti sono incompatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE.

Articolo 2

Il Belgio si astiene dal versamento delle due sovvenzioni indicate all'articolo 1.

Articolo 3

Il Belgio comunica alla Commissione, entro due mesi dalla notificazione della presente decisione, le misure adottate per conformarvisi.

Articolo 4

La Commissione non solleva obiezioni in merito al versamento all'operatore turistico Sunair NV dell'importo di 4,5 milioni di BEF, corrispondenti al finanziamento, da parte della regione fiamminga, del programma di promozione degli aeroporti regionali di Ostenda e di Anversa in generale, previsto dall'articolo 3, paragrafo 3, primo comma, dell'accordo del 1° marzo 1994 di cui all'articolo 1.

Articolo 5

Il procedimento è chiuso per quanto riguarda l'esenzione dalle tasse di atterraggio e di parcheggio prevista all'articolo 3, paragrafi 1 e 3, ultimo comma, dell'accordo del 1° marzo 1994 indicato all'articolo 1.

Articolo 6

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 gennaio 1998.

Per la Commissione
Neil KINNOCK
Membro della Commissione