KOMMISSIONENS BESLUT

av den 26 juli 1995

om det stöd som den flamländska regionen har beviljat det belgiska bolaget Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV

(Endast de franska och nederländska texterna är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

(95/466/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av den Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beaktande av Avtalet om upprättandet av Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att, i enlighet med bestämmelserna i ovannämnda artiklar, ha givit de berörda parterna tillfälle att yttra sig, och med beaktande av dessa yttranden, och

med beaktande av följande:

FAKTISKA OMSTÄNDIGHETER

I

Genom en skrivelse daterad den 25 mars 1994, ingav bolaget Cityflyer Express Limited ett klagomål till kommissionen avseende ett staligt stöd i form av ett räntefritt lån på 20 miljoner belgiska franc vilket den flamländska regionen skulle ha beviljat eller vara i färd med att bevilja flygbolaget Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV (nedan kallat "VLM"). Efter att ha erhållit detta klagomål delgav kommissionen, genom en skrivelse daterad den 25 maj 1994, de belgiska myndigheterna denna information och bad dem att besvara följande frågor i syfte att möjliggöra kommissionens undersökning av transaktionen mot bakgrund av bestämmelserna i artiklarna 92 och 93 i fördraget om statligt stöd.

— Hur ser företagets VLM bolagsordning ut? Vilka innehar kapitalet i detta flygbolag?

— På vilka villkor (belopp, räntesats, löptid etc.) har den flamländska regionen beviljat eller har för avsikt att bevilja ett lån till bolaget VLM? Om transaktionen redan har ägt rum, önskas en kopia av låneavtalet och, i förekommande fall, av alla handlingar som bilagts detta avtal (bilagda villkor, den flamländska regionens beslut etc.).

Eftersom något svar inte inkom på denna skrivelse inom den tidsfrist på en månad som angivits, översändes den 14 juli 1994 en påminnelse till den belgiska staten.

I en skrivelse daterad den 3 augusti 1994 översände den belgiska staten till kommissionen svaren på de ovannämnda frågorna rörande VLM:s bolagsordning och villkoren för beviljande av lånet. När det gäller bolagsordningen har en kopia av denna överlämnats till kommissionen. Därav framgår särskilt att företaget VLM är ett aktiebolag, enligt belgisk lag, med säte på Van Tichelenlei 49, B-2610 Wommelgem. Bolaget bildades den 21 februari 1992 för en obegränsad tid och med ett startkapital på 10 miljoner belgiska franc. Kapitalet har sedan vid flera tillfällen ökats för att vid slutet av år 1993 utgöra 75 miljoner belgiska franc. Kapitalet fördelas mellan nio aktieinnehavare: fem enskilda bolag och fyra fysiska personer. VLM framstår därför som ett helt och hållet privat bolag. Bolagets verksamhet består av "inköp, försäljning, byte, leasing, drift, reparation och underhåll av flygplan för egen räkning och för tredje mans räkning, i Belgien och i utlandet. Drift av flygplan i reguljärtrafik och icke reguljär trafik".

När det därefter gäller villkoren för beviljande av lånet svarade den belgiska staten följande:

> "Belopp: 20 miljoner belgiska franc. Räntesats: 0 %. Återbetalningsplan: respektive 2, 3, 4, 5 och 6 år efter utbetalningen: 4 miljoner belgiska franc".

De belgiska myndigheterna har inte överlämnat några andra handlingar till kommissionen, och i synnerhet inte någon kopia av låneavtalet. Det kan vara lämpligt att påpeka att denna transaktion ägde rum utan föregående underrättelse till kommissionen inom ramen för bestämmelserna i artikel 93.3 i fördraget.

Med hänsyn till ovanstående beslutade kommissionen den 16 november 1994 att inleda det förfarande som avses i artikel 93.2 i fördraget. Kommissionens skäl för att igångsätta förfarandet var följande: det faktum att beviljande av ett räntefritt lån med stor säkerhet utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 92 i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet; och avsaknaden, vid första påseendet, av möjligheter till undantag enligt andra och tredje punkterna i ovanrämnda artiklar.

Kommissionen meddelade genom en skrivelse daterad den 6 december 1994 den belgiska staten att förfarandet inletts och anmodade staten att lämna sina synpunkter. Denna skrivelse publicerades i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*(1) och övriga medlemsstater liksom berörda parter inbjöds likaledes att inkomma med sina synpunkter i enlighet med bestämmelserna i artikel 93.2 i fördraget.

II

Som en följd av offentliggörandet i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* har de två flygbolagen British Airways och Cityflyer Express Limited, såsom berörd tredje man, inkommit med synpunkter.

De två bolagen gör gällande att den aktuella lånetransaktionen utgör ett stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget. Cityflyer Express, som till sina kommentarer har fogat en kopia av VLM:s balansräkning och resultaträkning för 1992 och 1993, preciserar på denna punkt att ingen privat investerare som agerar på ett rationellt sätt skulle ha beviljat ett liknande lån till VLM med hänsyn till de förluster som bolaget noterade under 1993. Enligt de två företagen snedvrider detta stöd konkurrensen på de linjer som trafikeras av VLM, särskilt på linjen Antwerpen – London på vilken VLM konkurrerar med Cityflyer Express Limited. Dessutom, eftersom det tycks som om ingen särskild säkerhet (såsom pant, inteckning etc.) har ställts för beviljande av lånet, menar British Airways och Cityflyer Express Limited att stödbeloppet inte motsvarar summan av den ränta som VLM skulle ha behövt betala om lånet i fråga hade beviljats av en investerare som hade agerat enligt de normala villkoren på marknaden, men att stödet motsvarar själva lånebeloppet.

Därför anmodar dessa bolag kommissionen att förklara stödet oförenligt med den gemensamma marknaden. British Airways anser att stödet inte kan omfattas av något av de undantag som omnämns i artiklarna 92.2 och 92.3 i fördraget. Cityflyer Express Limited begär dessutom att kommissionen föreskriver att stödet skall återbetalas.

Genom två skrivelser daterade den 1 februari 1995 (på franska) och den 10 februari 1995 (på nederländska) översände kommissionen samtliga synpunkter som hade lämnats av British Airways och Cityflyer Express Limited till de belgiska myndigheterna, samtidigt som man framhöll att det ålåg dem att, i förekommande fall, förse kommissionen med deras egna kommentarer till dessa synpunkter.

(1) EGT nr C 359, 16.12.1994, s. 2.

III

I en skrivelse daterad den 23 januari 1995 lämnade den belgiska staten sina kommentarer till beslutet att inleda förfarandet och sitt svar på kommissionens skrivelse av den 6 december 1994.

I första hand gjorde den belgiska staten gällande att lånet inte utgör ett stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget, eftersom det inte påverkar handeln i en utsträckning som sätter det gemensamma intresset på spel och att det heller inte snedvrider konkurrensen mellan gemenskapens flygbolag. Om lånet har bidragit till att VLM har upprättat en förbindelse Antwerpen – London (London City Airport) så utgör i själva verket detta en annan marknad än linjen Antwerpen – London (Heathrow) och Antwerpen – London (Gatwick) som trafikeras av bolagen Sabena och Cityflyer Express. Den belgiska staten bekräftar också att det inte rör sig om ett omstruktureringsstöd i syfte att täcka driftsförluster utan ett indirekt investeringsstöd under den inledande investeringsfasen i ett nytt regionalt flygbolag. Med hänsyn till detta är åtgärden ifråga, enligt den belgiska staten, en typ av kapitalinjektion som uppfyller kriterierna för en rationell investerare i en marknadsekonomi. Denna åtgärd belönas förvisso inte i form av räntor eller utdelning, men den ger indirekta fördelar för den flamländska regionen när det gäller sysselsättning och förbättring av företagens situation tack vare skapandet av en direktförbindelse mellan Antwerpen och Cityflygplatsen. Dessa fördelar överstiger dem som en privat investerare kan förvänta sig av en kapitalinsats, och överstiger till och med den vinst som skulle ha erhållits från de räntor som VLM normalt skulle ha betalat.

I andra hand understryker den belgiska staten att om det lån som har beviljats VLM innehåller stödelement, skulle undantag kunna beviljas av två skäl. Å ena sidan bör åtgärden betraktas som förenlig med den gemensamma marknaden enligt artikel 92.3 c i fördraget, såsom stöd som är avsett att underlätta utveckling av viss näringsverksamhet, eftersom investeringar i nya flygbolag inom en konkurrenssektor som präglas av hög kapitalintensitet bör komma i åtnjutande av ett sådant undantag. Å andra sidan så rör det sig om en begränsad stödåtgärd där beloppet är mindre än det tak som kommissionen har fastställt när det gäller stöd som beviljas små och medelstora företag.

IV

I en skrivelse av den 2 maj 1995 till de belgiska myndigheterna förnyade kommissionen sin tidigare begäran om en kopia av det låneavtal det rör sig om och anhöll om förtydliganden när det gäller förekomsten av eventuella säkerheter som långivaren (den flamländska regionen) har mottagit av låntagaren (företaget VLM) i samband med den aktuella lånetransaktionen. Kommissionen begärde

även uppgifter från de belgiska myndigheterna om VLM:s omsättning under åren 1992, 1993 och 1994 och begärde en kopia av företagets balansräkningar och resultaträkningar för dessa år. Eftersom något svar inte inkom inom den angivna tidsfristen, sändes en påminnelse till de belgiska myndigheterna den 13 juni 1995.

I en skrivelse daterad den 16 juni 1995, besvarade den belgiska staten kommissionens begäran om information. När det gällde förekomsten av säkerheter, påpekades följande:

"Under kontraktets löptid, krävs den flamländska regionens medgivande i förväg för avyttring eller pantförskrivning av lös och fast egendom samt av bolagets näringsverksamhet, liksom för avyttring av vissa tillgånger i Ulaamse Luchttransportmaatschappij NV.

Samma krav ställs vid en eventuell förändring av aktieinnehavsstrukturen eller en minskning av aktiekapitalet.

Om dessa villkor inte iakttas, kan kontraktet omedelbart hävas och lånet omedelbart utkrävas."

I samma skrivelse fick kommissionen även kännedom om ett förslag till inlaga som i stora drag innehåller följande:

— Den berörda transaktionen är inte ett stöd eftersom principen för en rationell investerare i en marknadsekonomi i detta fall är tillfredsställd, med hänsyn tagen till VLM:s begränsade storlek, investeringens och därmed riskens begränsade omfattning, och de goda utsikterna vad gällde företagets lönsamhet.

— Även om det skulle röra sig om ett stöd är detta förenligt eftersom det kommer att tillåta en ny aktör att konkurrera med de stora bolag som redan finns på plats på en marknad som präglas av mycket stark konkurrens, och med hänsyn till stödbeloppets ringa storlek påverkar det inte handeln på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset utan ligger i linje med konsumenternas och regionens intressen. Slutligen bör det falla under *de minimis*-regeln.

Genom en skrivelse av den 14 juli 1995 översände de belgiska myndigheterna dessutom de begärda kopiorna av balansräkningarna och resultaträkningarna till kommissionen. Vidare översände de, den 24 juli 1995, en kopia av låneavtalet. Av detta framgår att det var daterat den 17 december 1993 och att pengarna skulle ställas till förmånstagarens förfogande inom sextio dagar därefter.

RÄTTSLIG BEDÖMNING

V

Enligt artikel 92.1 i fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet är stöd som ges av stater eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenliga med den gemensamma marknaden och med EES-avtalet, i den utsträckning de påverkar handeln mellan staterna och mellan de avtalsslutande parterna.

Det räntefria lån på 20 miljoner belgiska franc som den flamländska regionen har beviljat företaget VLM utgör ett stöd enligt dessa bestämmelser.

I första hand kan denna transaktion sägas vara offentlig eftersom lånet beviljas av en regional myndighet, den flamländska regionen. Enligt EG-domstolens praxis, domstolens dom av den 22 mars 1977, mål 78-76 (Steinike & Weinlig) [1] menas med statligt stöd, stöd som beviljas av de centrala, regionala eller lokala myndigheterna i en medlemsstat "eller av offentliga eller privata organ som upprättas eller utsetts i syfte att förvalta stödet".

I andra hand snedvrider lånetransaktionen konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna eftersom den berör ett enda bolag vars flygtransportverksamhet, som av naturliga skäl direkt berör handeln, omfattar flera medlemsstater och kan täcka hela EES. Detta är fallet i synnerhet efter den 1 januari 1993 då det tredje åtgärdspaketet, som fullbordar liberaliseringsprocessen och högst kännbart ökar konkurrensmöjligheterna, trädde i kraft. VLM är i själva verket en flygtransportör inom gemenskapen med en operativ licens utfärdad inom ramen för bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 [2]. I enlighet med artikel 3 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 [3] och artikel 5 i rådets förordning (EEG) nr 2409/92 [4], skall VLM av den eller de berörda medlemsstaterna, förutom i de fall som anges i samma förordningar, ges rättigheter att trafikera förbindelser inom gemenskapen och att fritt fastställa sina tariffer.

[1] REG 1977, s. 595, punkt 21 i skälen.
[2] EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 1.
[3] EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 8.
[4] EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 15.

Därutöver har domstolen i sin dom i mål 303/88 [1], Italien mot kommissionen meddelat att "ett stöd kan vara av en sådan karaktär att det påverkar handeln mellan medlemsstaterna och snedvrider konkurrensen även om det företag som åtnjuter detta, och som konkurrerar med producenter i andra medlemsstater, inte självt deltar i exporten. Då en medlemsstat beviljar ett stöd till ett företag kan detta medföra att den inhemska produktionen vidmakthålls eller höjs vilket får till följd att möjligheterna för företag i andra medlemsstater att exportera sina produkter till marknaden i denna medlemsstat därmed väsentligt minskas. Stöd av relativt ringa storlek kan ändå påverka handeln mellan medlemsstaterna när sektorn i fråga präglas av intensiv konkurrens (dom av den 11 november 1987, Frankrike mot kommissionen, punkt 24, 259/85, REG s. 4393)". I det aktuella fallet och med hänsyn till den livliga konkurrensen inom gemenskapens flygtransportsektor, som numera är liberaliserad, påverkar inte det förhållandet att VLM är det enda bolag som trafikerar linjen Antwerpen – London med ankomst och avgång till London City Airport, kommissionens uppfattning att det mottagna stödet i alla händelser minskar de nuvarande eller potentiella konkurrenternas möjligheter att tränga in på marknaden för linjen i fråga och snedvrider därmed konkurrensen. Inget förhindrar heller VLM att använda stödet i fråga till att angripa andra marknader. När det gäller den möjlighet som också hävdas av de belgiska myndigheterna att det gemensamma intresset inte skulle skadas av transaktionen, tycks denna i alla händelser sakna betydelse i detta skede, eftersom det här rör sig om en bedömning med hänsyn till artikel 92.1 i fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet.

För det tredje råder det inget tvivel om förekomsten av stödet såtillvida att ingen privat investerare eller privat bank under normala förhållanden skulle bevilja ett räntefritt lån till ett bolag som man inte äger någon del av och som har ekonomiska problem mindre än två år efter bildandet. Balansräkningarna och resultaträkningarna för VLM visar i själva verket att bolaget noterade en driftsförlust på 13 miljoner belgiska franc år 1993, vilket var det första riktiga verksamhetsåret. Nettoförlusten uppgick till 11,52 miljoner belgiska franc under samma år, vilket motsvarar 15 % av aktiekapitalet. Dessutom kan det argument som framförs av de belgiska myndigheterna, nämligen att en rationell investerare i en marknadsekonomi skulle få sina krav tillgodosedda eftersom man borde ta hänsyn till de fördelar som näringslivet inom det flamländska regionen skulle få, inte godtas. Om det kan sägas att hänsynstagande till de fördelar som det flamländska näringslivet skulle vinna genom förekomsten av en direktförbindelse mellan Antwerpen och London City Airport vittnar om de flamländska myndigheternas omsorger när de agerar i kraft av offentlig makt, så säger det däremot ingenting om en rationell investerares agerande i en marknadsekonomi.

När det gäller stödbeloppet, anser kommissionen i sitt meddelande "Tillämpning av artiklarna 92 och 93 i Romfördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd inom flygsektorn" [2] att delen stöd är "lika stor som skillnaden mellan den räntesats som flygbolaget skulle ha betalat under normala förhållanden på marknaden och den som bolaget de facto betalar. I det extremfall då ett lån utan säkerhet beviljas till ett företag som, under normala förhållanden, inte skulle ha kunnat erhålla någon finansiering, motsvarar lånet en subvention och kommissionen kommer att betrakta det som sådant". I föreliggande fall är det faktum att VLM noterade måttliga förluster under 1993, sitt första verksamhetsår, ett vanligt förhållande inom flygtransportsektorn som beror på särdrag inom denna sektor. Därför utgjorde inte dessa förluster något hinder för företagets möjligheter på finansmarknaden i början av år 1994, i synnerhet som år 1993 visade sig vara ett år som var särskilt besvärligt för den civila luftfarten och man såg tecken på en allmän förbättring av konjunkturen år 1994. VLM:s förluster reducerades till 8,6 miljoner belgiska franc år 1994 när verksamheten fortsatte att utvecklas. Vidare har långivaren en viss garanti för indrivande av sin fordran eftersom den flamländska regionen i utbyte mot beviljande av lånet kan blanda sig i förvaltningen av företaget genom att kräva att godkännande inhämtas i förväg om vissa tillgångar avyttras eller intecknas, eller innan aktiekapitalet minskas eller aktieinnehavet förändras. Det kan noteras att VLM i slutet av år 1993 förfogade över materiella tillgångar till ett värde av 7,3 miljoner belgiska franc och därtill ägde finansiella tillgångar till ett värde av 16 miljoner belgiska franc. Dessutom höjdes under år 1994 aktiekapitalet med 25 miljoner belgiska franc så att det nu uppgår till 100 miljoner belgiska franc. Av artiklarna 6 och 7 i låneavtalet framgår det för det första att avtalet kan upphävas omedelbart om VLM inte följer de villkor och bestämmelser som överenskommits i låneavtalet och för det andra att VLM, under avtalstiden, är underkastat kontroll av såväl inspektionen vid ekonomiministeriet i den flamländska regionen som av den flamländska kommittén som är ansvarig för tillsynen över ledningen av företag. Under dessa förhållanden, anser kommissionen att det belopp som utgör stöd är lika stort som den räntesats som bolaget skulle ha betalat enligt normala marknadsvillkor.

För ett lån med en löptid om 6 år var räntesatsen i Belgien (belgiska statspapper, utan risk) i början av år 1994 7,3 %. Till detta tillkommer normalt det risktillägg som är knutet till företagets särdrag och verksamhetsgren liksom till soliditeten avseende den garanti som har tagits som säkerhet för lånet. I kontanter skulle denna riskpremie enligt de bankkretsar som har konsulterats i ärendet,

[1] Mål 303/88, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1433 punkt 27 i skälen.

[2] EGT nr C 350, 10.12.1994, s. 5, punkt 32.

kunna värderas till 100 baspunkter, eller 1 % om den säkerhet som den flamländska regionen mottagit gav dem full garanti för att täcka sin fordran. Detta är dock inte fallet eftersom denna säkerhet inte är direkt knuten till lösa eller fasta tillgångar som exempelvis en förskrivning skulle vara. Därför är det lämpligt att uppskatta riskpremien till 200 baspunkter, dvs. 2 %. Den räntesats som motsvarar normala marknadsvillkor uppgår därför till 9,3 %. Stödbeloppet uppgår således till den summa av upplupna räntor som skulle erhållas vid tillämpning av denna räntesats på det lånade beloppet.

VI

Stödet, som inte omfattas av de stödsystem som godkänns, skulle ha anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 93.3 i fördraget. Genom att försumma att i förväg anmäla detta stöd, dvs. innan det verkställdes, har den belgiska staten icke uppfyllt de förpliktelser som åligger den enligt artikel 93.3. Stödet har alltså beviljats lagstridigt och är otillåtet.

VII

Det är lämpligt att undersöka om beviljande av detta stöd är förenligt med artiklarna 92.2 och 92.3 i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet.

Bestämmelserna i artikel 92.2 a, b och c i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet är inte tillämpliga på detta stöd eftersom det varken rör sig om ett stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter eller om ett stöd som är avsett att avhjälpa skador som har orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser, eller stöd som ges till näringslivet i vissa tyska regioner.

I artikel 92.3 i fördraget och artikel 61.3 i EES-avtalet räknas de typer av stöd upp som kan anses vara förenliga med den gemensamma marknaden. Denna förenlighet skall ses i sammanhang med gemenskapen och inte en enskild medlemsstat. De undantag som återfinns i artikel 92.3 i fördraget och i artikel 61.3 i EES-avtalet gäller endast om kommissionen kan fastställa att, utan stödet i fråga, skulle inte marknadskrafterna ha varit tillräckliga för att övertyga den framtida mottagaren av stödet att agera för att medverka till någon av de målsättningar för vilka undantagen finns.

I syfte att säkerställa att den gemensamma marknaden fungerar smidigt och med hänsyn till principerna i artikel 3 g i fördraget, bör undantagen från bestämmelserna i artikel 92.1, så som de anges i artikel 92.3, tolkas strikt vid undersökningen av en stödordning eller varje annan individuell åtgärd. Dessutom, och med hänsyn till den ökade konkurrens som blir följden av den gradvisa liberaliseringen av flygtransporter genom det tredje åtgärdspaketet, bör kommissionen hålla sig till en sträng kontroll av de statliga stöden i syfte att undvika att dessa får en verkan som är oförenlig med det gemensamma intresset.

Artiklarna 92.3 a och 92.3 c i fördraget samt artiklarna 61.3 a och 61.3 c i EES-avtalet anges undantag för stöd som är avsett att främja eller underlätta utvecklingen i vissa regioner. Det lån som har givits till VLM av den flamländska regionen omfattas inte av dessa bestämmelser eftersom å ena sidan distriket Antwerpen inte uppfyller kriterierna för regionalstöd, och å andra sidan det rör sig om en specialåtgärd avseende ett enda företag och inte ingår i ett allmänt system som omfattar samtliga flamländska företag. För övrigt har de belgiska myndigheterna inte åberopat dessa bestämmelser.

Bestämmelserna i artikel 92.3 b i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet är inte heller tillämpliga i detta fall eftersom stödet i fråga inte är avsett att främja genomförandet av ett europeiskt projekt eller att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi.

De belgiska myndigheterna har dock åberopat det undantag som anges i artikel 92.3 c i fördraget och i artikel 61.3 c i EES-avtalet för stöd som är avsett att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter. De belgiska myndigheterna understryker i detta sammanhang att lånet skall betraktas som ett underlättande av utvecklingen av näringsverksamheter då det ges till ett flygbolag som nyligen har upprättats inom en sektor som är mycket konkurrensutsatt och har hög kapitalintensitet. Kommissionen kan ändå inte följa detta resonemang. Kommissionen är i själva verket endast beredd att bevilja undantag enligt de ovannämnda bestämmelserna för stöd till företag under omstrukturering [1]. Dessutom är möjligheten till undantag underkastat flera villkor, bland vilka ett av de främsta är förekomsten av ett program som har godkänts av kommissionen. Men i detta fall har de belgiska myndigheterna själva angivit att lånet inte utgör ett stöd till omstrukturering och de har inte hänvisat till något program för sanering av företaget VLM. Undantaget i artikel 92.3 c i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet kan således i alla händelser inte tillämpas.

[1] Se fotnot 7, kapitel V.

De belgiska myndigheterna har också framfört att stödbeloppet är lägre än det tak som kommissionen har fastställt när det gäller stöd till små och medelstora företag. De belgiska myndigheterna hänvisar därmed säkerligen till gemenskapens riktlinjer för statligt stöd för att rädda och omstrukturera företag i svårigheter som fastställer ett belopp *de minimis* på 50 000 ecu [1]. I samma dokument anges dock att "regeln om *de minimis* inte kan tillämpas inom de sektorer som omfattas av särskilda gemenskapsregler när det gäller statligt stöd". Flygtransportsektorn är just en av dessa sektorer. En av de särskilda regler som gäller för denna sektor är att ett belopp *de minimis* fastställs endast för procedurmässiga frågor (förekomst av ett påskyndat förfarande för godkännande), och utan att ställning tas till om en åtgärd berättigar till stöd eller möjliga undantag. Därför är det fel av de belgiska myndigheterna att åberopa någon regel *de minimis*.

Av det som sagts ovan framgår att den aktuella stödåtgärden inte omfattas av något av de fall som avses i artiklarna 92.2 och 92.3 i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet. Det är därför nödvändigt att kräva att Belgien upphör med denna åtgärd.

VIII

Om stödet inte är förenligt med den gemensamma marknaden har kommissionen, i enlighet med bestämmelserna i artikel 93.2 i fördraget och som domstolen har bekräftat i sina domar av den 12 juli 1973 i mål 70/72 kommissionen mot Tyskland [2] och den 24 februari 1987 i mål 310/85, Deufil mot kommissionen [3], möjlighet att förelägga medlemsstaten att kräva att stödet återbetalas. De belgiska myndigheterna bör därför förelägga att inom två månader återkräva det stöd som olagligen har beviljats företaget VLM, dvs. räntor som motsvarar en räntesats på 9,3 % tillämpad på lånebeloppet i fråga. Återbetalningen av stödet skall genomföras i enlighet med bestämmelserna i den nationella lagstiftningen, särskilt de som reglerar betalning av dröjsmålsräntor på skulder gentemot staten, med räntor som löper från och med det datum då lånet beviljades.

Det är nödvändigt att vidta denna åtgärd för att återupprätta *status quo* så att man undanröjer de ekonomiska fördelar som mottagaren av det olagliga lånet orättmätigt har åtnjutit sedan det datum då stödet gavs.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det räntefria lån på 20 miljoner belgiska franc som 1994 beviljades av den flamländska regionen till flygbolaget Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV (VLM) innehåller delar av olagligt statligt stöd eftersom det har givits till företaget i strid med bestämmelserna i artikel 93.3 i Romfördraget. Dessa delar av stödet är oförenliga med den gemensamma marknaden i den mening som avses i artikel 92 i Romfördraget och artikel 61 i EES-avtalet.

Artikel 2

Belgien föreläggs härmed att förordna att det lån på 20 000 000 belgiska franc som har beviljats företaget VLM av den flamländska regionen hädanefter skall påföras en räntesats på 9,3 %.

Artikel 3

Belgien föreläggs härmed att inom två månader från dagen för offentliggörandet av detta beslut kräva återbetalning av det stöd som motsvarar en räntesats på 9,3 % på lånet på 20 000 000 belgiska franc som den flamländska regionen har beviljat företaget VLM, sedan den dag då detta lån gavs. Återbetalningen skall ske i enlighet med belgisk rätt, inklusive de bestämmelser som reglerar betalning av dröjsmålsränta på skulder till staten eller offentliga myndigheter. Den räntesats som tillämpas för dessa räntor skall vara den sats som används som referens vid utvärdering av regionala stödsystem, och skall börja löpa från och med det datum då det olagliga stödet beviljades.

Artikel 4

Belgien skall inom två månader från offentliggörandet av detta beslut underrätta kommissionen om de åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien.

Utfärdat i Bryssel den 26 juli 1995.

På kommissionens vägnar

Neil KINNOCK

Ledamot av kommissionen

---

[1] EGT nr C 368, 23.12.1994, s. 12, punkterna 2.3 och 4.1.
[2] REG 1973, s. 813.
[3] REG 1987, s. 901.