DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 26 luglio 1995

concernente l'aiuto accordato dalla regione fiamminga alla compagnia belga Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(95/466/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 che istituisce lo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

invitate le parti interessate a presentare osservazioni, a norma degli articoli sopraccitati, e tenuto conto delle osservazioni stesse,

considerando quanto segue :

I FATTI

I

Con lettera del 25 marzo 1994 la compagnia Cityflyer Express Limited ha presentato alla Commissione un reclamo riguardante un aiuto nella forma di prestito senza interessi di 20 Mio di BFR che la regione fiamminga avrebbe accordato o si appresterebbe ad accordare alla compagnia aerea Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV (di seguito denominata « VLM »). In seguito al reclamo, con lettera del 25 maggio 1994, la Commissione ha comunicato tali informazioni alle autorità belghe chiedendo loro di rispondere ai quesiti sottoriportati per consentirle di esaminare l'operazione alla luce degli articoli 92 e 93 del trattato relativi agli aiuti di Stato.

— Qual è lo statuto della compagnia aerea Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV ? Chi ne detiene il capitale ?

— A quali condizioni (ammontare, tasso d'interesse, durata, ecc.) la regione fiamminga ha accordato o intende accordare un prestito alla compagnia aerea Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV ? Qualora l'operazione fosse già realizzata, fornire copia del contratto di prestito ed eventualmente di tutti i documenti ad esso allegati (condizioni allegate, decisione della regione fiamminga, ecc.).

Non essendo pervenuta risposta nel termine prescritto di un mese, il 14 luglio 1994 è stata trasmessa al governo belga una lettera di sollecito.

Con lettera del 3 agosto 1994 il governo belga ha inviato alla Commissione le risposte ai quesiti sopra riportati sullo statuto di VLM e sulle condizioni di concessione del prestito. Dallo statuto, di cui è stata inviata copia alla Commissione, risulta in particolare che la compagnia VLM è una società per azioni di diritto belga con sede a B-2610 Wommelgem, Van Tichelenlei 49. La società è stata costituita il 21 febbraio 1992 con durata illimitata e un capitale iniziale di 10 Mio di BFR, successivamente aumentato più volte per stabilirsi a 75 Mio di BFR al termine del 1993. Il capitale è suddiviso fra nove azionisti : cinque società di diritto privato e quattro persone fisiche. VLM risulta quindi una società interamente privata. Oggetto della società è « l'acquisto, la vendita, lo scambio, il leasing, l'esercizio, le riparazioni e la manutenzione di aeromobili, per conto proprio e per conto terzi, in Belgio e all'estero ; l'esercizio di traffico aereo di linea e non di linea ».

Quanto alle condizioni di concessione del prestito, la risposta del governo belga è la seguente :

> « Importo : 20 Mio di BFR. Tasso d'interesse 0 %. Scadenze di rimborso : rate annuali, a partire dal secondo anno dopo il versamento, di 4 Mio di BFR ».

Le autorità belghe non hanno fornito alla Commissione nessun altro documento, né in particolare la copia del contratto di prestito. Va altresì precisato che l'operazione è stata realizzata senza essere stata notificata alla Commissione in conformità delle disposizioni dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato.

Stante la situazione, il 16 novembre 1994, la Commissione ha deciso di avviare la procedura dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato. I dubbi che hanno indotto la Commissione ad avviare la procedura riguardavano i due seguenti elementi : il fatto che la concessione di un prestito senza interessi costituisce certamente un aiuto di Stato ai sensi del paragrafo 1 degli articoli 92 del trattato e 61 dell'accordo SEE ; l'inesistenza, a prima vista, di una possibilità di deroga ai sensi del secondo e terzo paragrafo degli stessi articoli.

Con lettera del 6 dicembre 1994 la Commissione ha comunicato al governo belga la sua decisione di avviare la procedura invitandolo a presentare le sue osservazioni. Tale lettera è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*(1) con invito agli altri Stati membri e ai terzi interessati a presentare le rispettive osservazioni conformemente al disposto dell'articolo 92, paragrafo 2 del trattato.

II

A seguito della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* le due compagnie aeree British Airways e Cityflyer Express Limited hanno presentato le loro osservazioni in qualità di terzi interessati.

I due vettori sostengono che il prestito in causa costituisce un aiuto ai sensi del primo paragrafo dell'articolo 92 del trattato. Cityflyer Express Limited, che ha allegato alle sue osservazioni copia dei bilanci e dei conti profitti e perdite di VLM relativi al 1992 e al 1993, precisa che nessun investitore privato che agisca razionalmente avrebbe accordato un prestito simile a VLM tenuto conto delle perdite registrate nel 1993. Secondo le due compagnie l'aiuto falsa la concorrenza sulle linee operate da VLM, in particolare sulla linea Anversa-Londra sulla quale VLM è in concorrenza con Cityflyer Express Limited. Inoltre, poiché apparentemente il prestito non sarebbe assistito da nessuna garanzia particolare (come pegno, ipoteca, ecc.), British Airways e Cityflyer Express Limited precisano che l'ammontare dell'aiuto è pari non già agli interessi che VLM avrebbe dovuto pagare se il mutuo gli fosse stato accordato da un investitore operante alle normali condizioni di mercato, ma all'importo del prestito stesso.

Di conseguenza chiedono alla Commissione di dichiarare l'aiuto incompatibile con il mercato comune. Secondo British Airways l'aiuto non può beneficiare di nessuna delle deroghe previste al secondo e terzo paragrafo dell'articolo 92 del trattato. Cityflyer Express Limited chiede inoltre che la Commissione ordini il rimborso dell'aiuto.

Con due lettere in data 1° febbraio 1995 (in francese) e 10 febbraio 1995 (in olandese) la Commissione ha inviato alle autorità belghe le osservazioni presentate da British Airways e Cityflyer Express Limited, dicendo che spettava loro fornire eventualmente alla Commissione i propri commenti su dette osservazioni.

(1) GU n. C 359 del 16. 12. 1994, pag. 2.

III

Con lettera in data 23 gennaio 1995, lo Stato belga ha presentato le sue osservazioni a seguito della decisione di avvio della procedura e in risposta alla lettera della Commissione del 6 dicembre 1994.

Lo Stato belga sostiene, in primo luogo, che il mutuo non costituisce un aiuto ai sensi del primo paragrafo dell'articolo 92 del trattato perché non incide sugli scambi in misura contraria all'interesse comune né falsa la concorrenza fra compagnie aeree comunitarie. Infatti, il collegamento Anversa-Londra (aeroporto London City), alla cui creazione da parte di VLM ha contribuito il prestito, costituisce un mercato distinto dai collegamenti Anversa-Londra (Heathrow) e Anversa-Londra (Gatwick) operati rispettivamente dalle compagnie Sabena e Cityflyer Express. Lo Stato belga afferma inoltre che non si tratta di un aiuto alla ristrutturazione per il ripianamento delle perdite di esercizio ma di un aiuto indiretto agli investimenti nel corso della fase iniziale di investimento di una nuova compagnia aerea regionale. Al riguardo, secondo lo Stato belga, la misura in questione costituisce di fatto un apporto di capitali che soddisfa i criteri dell'investitore avveduto operante in economia di mercato: tale misura non è certo rimunerata con interessi o dividendi, ma procura vantaggi indiretti alla regione fiamminga in termini di occupazione e di miglioramento della situazione delle imprese grazie alla creazione della linea diretta fra Anversa e l'aeroporto della City. Tali vantaggi sarebbero superiori al rendimento che un investitore privato può aspettarsi da un apporto di capitali, ed andrebbero al di là dei benefici che sarebbero derivati dagli interessi che VLM avrebbe normalmente dovuto pagare.

In secondo luogo lo Stato belga sostiene che qualora il prestito accordato a VLM contenesse elementi d'aiuto, questi potrebbero beneficiare di una deroga per due ragioni. Il provvedimento deve essere infatti considerato compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato in quanto aiuto destinato ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche, dovendo tale deroga applicarsi agli investimenti in compagnie aeree nuove in un settore concorrenziale a forte intensità di capitale. Inoltre si tratta di un aiuto limitato d'importo inferiore al massimale stabilito dalla Commissione in materia di aiuti alle piccole e medie imprese.

IV

Con lettera del 2 maggio 1995 indirizzata alle autorità belghe la Commissione ha richiesto nuovamente copia del contratto di prestito, sollecitando precisazioni sull'esistenza di garanzie eventualmente assunte dall'ente mutuante (la regione fiamminga) sul mutuatario (la compagnia VLM) al momento dell'operazione di prestito.

La Commissione ha inoltre chiesto alle autorità belghe di precisare la cifra d'affari di VLM relativa agli esercizi 1992, 1993 e 1994 e di fornirle copia del bilancio e del conto profitti e perdite dell'impresa per gli stessi anni. Non essendo pervenuta risposta nel termine stabilito, il 13 giugno 1995 è stata inviata alle autorità belghe una lettera di sollecito.

Il governo belga ha risposto, con lettera del 16 giugno 1995, alla richiesta di informazioni della Commissione. Quanto alle garanzie ha precisato che :

« Durante il periodo di validità del contratto, è richiesto il previo accordo della regione fiamminga per l'eventuale cessione dei beni mobili e immobili e dell'avviamento della società o l'iscrizione di ipoteca sugli stessi, nonché per la cessione di taluni attivi della Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV.

Lo stesso è previsto in caso di modifica della struttura dell'azionariato o di riduzione del caitale sociale.

Se queste condizioni non sono rispettate il contratto può essere immediatamente risolto e l'anticipo è immediatamente esigibile. »

Con la stessa lettera è stato portato a conoscenza della Commissione il testo non definitivo di una relazione argomentata le cui grandi linee sono le seguenti :

— l'operazione non configura un aiuto perché è soddisfatto il principio dell'investitore operante in economia di mercato, tenuto conto della piccola dimensione di VLM, della modesta entità dell'investimento e del relativo rischio e delle buone prospettive economiche della compagnia ;

— dato e non concesso che si tratti di un aiuto, esso sarebbe compatibile dato che permetterà ad un nuovo soggetto di far concorrenza alle grandi compagnie già installate su un mercato divenuto molto competitivo e che, essendo di modesta entità, non incide sugli scambi in misura contraria all'interesse comune e va incontro agli interessi dei consumatori e della regione. Infine deve beneficiare della regola « de minimis ».

Le autorità belghe hanno peraltro trasmesso alla Commissione, in data 14 luglio 1995, copia del bilancio e del conto profitti. Esse hanno altresì fornito una copia del contratto di prestito, da cui emerge che il medesimo è stato concluso in data 17 dicembre 1993 e che l'importo doveva essere messo a disposizione del beneficiario nei sessanta giorni susseguenti tale data.

VALUTAZIONE GIURIDICA

V

Ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo che istituisce lo Spazio economico europeo (di seguito « l'accordo »), sono incompatibili con il mercato comune e con detto accordo, nella misura in cui incidono sugli scambi tra Stati membri e fra le parti dell'accordo, 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.

Il prestito senza interessi di 20 Mio di BFR accordato dalla regione fiamminga alla compagnia VLM costituisce un aiuto ai sensi delle disposizioni precitate.

In primo luogo il carattere pubblico dell'operazione risulta dal fatto che il prestito è accordato da un'autorità regionale, la regione fiamminga. Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, sentenza 22 marzo 1977, causa 78/76 (Steinike e Weinlig), per aiuti di Stato bisogna intendere gli aiuti accordati dalle autorità centrali, regionali o locali di uno Stato membro « o da enti pubblici o privati ch'esso istituisce o designa al fine della gestione » ([1]).

In secondo luogo il prestito falsa la concorrenza e incide sugli scambi fra Stati membri in quanto riguarda una sola società la cui attività di trasporto aereo, per sua natura in relazione diretta con gli scambi, si estende a più Stati membri e può coprire tutto il SEE. Ciò è particolarmente vero dopo l'entrata in vigore del terzo pacchetto aereo il 1° gennaio 1993, che completa il processo di liberalizzazione e aumenta in notevole misura le possibilità di concorrenza. Di fatto VLM è un vettore aereo comunitario titolare di una licenza di esercizio rilasciata conformemente alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio ([2]). Ora, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio ([3]) e dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio ([4]), VLM deve essere autorizzata dallo o dagli Stati membri interessati, salvo eccezioni espressamente previste dagli stessi regolamenti, ad esercitare i diritti di traffico sui collegamenti intracomunitari fissando liberamente le proprie tariffe.

([1]) Raccolta 1977, pag. 596, punto 21.
([2]) GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 1.
([3]) GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 8.
([4]) GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 15.

Del resto nella sentenza del 21 marzo 1991, causa 303/88, Repubblica italiana contro Commissione [1], la Corte ha affermato « che un aiuto può essere idoneo ad incidere sugli scambi tra Stati membri ed a falsare la concorrenza anche se l'impresa beneficiaria, che si trova in concorrenza con produttori di altri Stati membri, non partecipa essa stessa alle esportazioni; infatti, quando uno Stato membro concede, un aiuto ad un'impresa, la produzione interna può risultarne invariata o aumentate, con la conseguenza che le possibilità delle imprese aventi sede in altri Stati membri di esportare i loro prodotti sul mercato del primo Stato membro ne sono diminuite ». Un aiuto siffatto è quindi idoneo « a ripercuotersi sugli scambi tra Stati membri quando il settore interessato sia caratterizzato da forte concorrenza (sentenza 11 novembre 1987, Francia contro Commissione, punto 24 della motivazione, causa 259/85, Raccolta pag. 4393) ». Nel caso presente tenuto conto dell'intensità della concorrenza nel settore dei trasporti aerei comunitari ormai liberalizzato, il fatto che VLM sarebbe la sola compagnia ad operare il collegamento Anversa-Londra in partenza e in arrivo dal London City Airport è privo di incidenza sulla valutazione della Commissione, in quanto l'aiuto ricevuto riduce in ogni modo le possibilità dei concorrenti attuali o potenziali di penetrare sul mercato del collegamento in causa e falsa quindi la concorrenza. Nulla vieta inoltre a VLM di utilizzare l'aiuto in questione per introdursi su altri mercati. Quanto al mezzo addotto dalle autorità belghe secondo cui l'interesse comune non sarebbe compromesso dall'operazione, sembra comunque inoperante a questo stadio, trattandosi di una valutazione alla luce del primo paragrafo degli articoli 92 del trattato e 61 dell'accordo.

In terzo luogo, l'esistenza dell'aiuto non può essere messa in dubbio in quanto nessun investitore o banca privata concederebbe in condizioni normali di mercato un prestito senza interesse ad una società nella quale non possiede alcuna partecipazione e che a meno di due anni dalla sua costituzione si trova già in difficoltà finanziarie. I bilanci e i conti profitti e perdite di VLM rivelano infatti che la compagnia ha registrato una perdita d'esercizio di 13 Mio di BFR nel 1993, primo vero anno operativo. La perdita netta è stata di 11,52 Mio di BFR nel corso dello stesso anno, pari al 15 % del capitale sociale. Inoltre non potrebbe essere accolta la tesi delle autorità belghe secondo cui il principio dell'investitore avveduto operante in un'economia di mercato sarebbe, nella fattispecie, soddisfatto perché occorre tener conto dei vantaggi procurati all'economia della regione fiamminga. Se la presa in considerazione dei vantaggi per l'economia fiamminga derivanti dall'esistenza di un collegamento diretto fra Anversa e il London City Airport testimonia le preoccupazioni delle autorità fiamminghe che agiscono in qualità di pubblico potere, ben altro sarebbe il comportamento di un investitore avveduto operante in un'economia di mercato.

Per quanto riguarda l'ammontare dell'aiuto, la Commissione ritiene che, sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione [2], l'elemento d'aiuto sia « equivalente alla differenza fra il tasso d'interesse che l'impresa dovrebbe pagare alle normali condizioni di mercato e il tasso effettivamente pagato. Nel caso estremo in cui venga erogato un prestito senza garanzie ad una società che in circostanze normali non sarebbe in grado di ottenere alcun credito, il prestito equivarrà di fatto ad una sovvenzione e la Commissione lo valuterà come tale ». Nel presente caso il fatto che VLM abbia realizzato perdite, tutto sommato moderate, durante il primo anno di esercizio (1993) non è un caso sporadico nel settore del trasporto aereo date le sue particolarità. Tali perdite non costituivano perciò, agli inizi del 1994, un ostacolo all'accesso al mercato finanziario, tanto più che il 1993 si è rivelato un anno particolarmente difficile, mentre il 1994 faceva presagire un miglioramento generale della congiuntura. Di fatto, le perdite di VLM sono scese nel 1994 ad 8,6 Mio di BFR, mentre l'attività della compagnia continuava ad espandersi. D'altra parte il prestatore dispone di una certa garanzia di recuperare il credito in quanto, come contropartita della concessione del prestito, la regione fiamminga può intromettersi nella gestione dell'impresa esigendo il proprio accordo preventivo prima che si proceda all'alienazione di certi beni o all'iscrizione di ipoteca sugli stessi, o prima che si riduca il capitale sociale o si modifichi la struttura dell'azionariato. Va rilevato che alla fine del 1993 VLM disponeva di immobilizzazioni materiali per un valore di 7,3 Mio di BFR e di attività finanziarie per 16 Mio di BFR. Inoltre nel 1994 si è proceduto ad un ulteriore aumento del capitale per 25 Mio di BFR, che porta a 100 Mio di BFR il capitale sociale attuale dell'impresa. Negli articoli 6 e 7 del contratto di prestito emerge inoltre, da un lato, che l'operazione può essere immediatamente annullata qualora VLM non rispetti le condizioni e modalità stabilite nel contratto e, dall'altro, che VLM è sottoposta, per l'intera durata del contratto al controllo dei servizi d'ispezione del ministero degli Affari economici della regione fiamminga nonché al controllo della commissione fiamminga incaricata della vigilanza sulla gestione delle imprese. La Commissione ritiene pertanto che l'ammontare dell'aiuto sia equivalente agli interessi che la compagnia avrebbe pagato in condizioni normali di mercato.

Per un prestito della durata di sei anni il tasso di base in Belgio (titoli di Stato belgi, senza rischio) all'inizio del 1994 era del 7,3 %. Al tasso di base occorre aggiungere di regola il premio di rischio connesso alle caratteristiche dell'impresa e del settore d'attività e alla solidità della

[1] Raccolta 1991, pag. I-1433, punto 27 della motivazione.

[2] GU n. C 350 del 10. 12. 1994, pag. 5, punto 32.

garanzia assunta in contropartita del prestito. Nella fattispecie tale premio di rischio potrebbe, secondo le banche consultate in materia, essere valutato a 100 punti base, pari all'1 %, qualora la garanzia assunta dalla regione fiamminga coprisse integralmente il recupero del credito. Non ricorrendo tale condizione, giacché la garanzia non si materializza in un pegno su beni mobili o immobili come, per esempio, nel caso di un'ipoteca, è opportuno stimare in questo caso il premio di rischio in 200 punti base, vale a dire al 2 %. In definitiva, il tasso d'interesse corrispondente alle condizioni normali di mercato risulta pari al 9,3 %. L'ammontare dell'aiuto è quindi uguale agli interessi risultanti dall'applicazione di questo tasso alle somme prese in prestito.

VI

L'aiuto, che non rientra nel campo d'applicazione dei regimi già approvati, avrebbe dovuto essere notificato alla Commissione conformemente all'articolo 93, paragrafo 3 del trattato. Non notificandolo preventivamente, ossia prima di dargli esecuzione, il governo belga ha mancato agli obblighi ad esso incombenti ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 3. L'aiuto è stato quindi accordato in modo illegale ed è conseguentemente illecito.

VII

La compatibilità dell'aiuto in causa dev'essere esaminata alla luce del secondo e terzo paragrafo degli articoli 92 del trattato e 61 dell'accordo.

Le disposizioni delle lettere a), b) e c) del secondo paragrafo dell'articolo 92 del trattato e dell'articolo 61 dell'accordo non si applicano all'aiuto in causa non trattandosi né di un aiuto a carattere sociale concesso a singoli consumatori, né di un aiuto destinato ad ovviare a danni arrecati da calamità naturali o da altri eventi eccezionali e neppure di un aiuto concesso all'economia di determinate regioni tedesche.

L'articolo 92, paragrafo 3 del trattato e l'articolo 61, paragrafo 3 dell'accordo elencano gli aiuti che possono essere considerati compatibili con il mercato comune. Questa compatibilità deve essere valutata nel contesto della Comunità e non di un solo Stato membro. Le deroghe previste dagli articoli 92, paragrafo 3 del trattato e 61, paragrafo 3 dell'accordo si applicano unicamente nel caso in cui la Commissione possa stabilire che senza l'aiuto in questione le forze di mercato non sarebbero state sufficienti ad indurre il futuro beneficiario dell'aiuto ad agire in modo da concorrere al raggiungimento di uno degli obiettivi cui le deroghe stesse sono finalizzate.

Onde salvaguardare il buon funzionamento del mercato comune e considerati i principi dell'articolo 3, lettera g) del trattato, le deroghe al disposto dell'articolo 92, paragrafo 1, definite all'articolo 92, paragrafo 3, devono essere interpretate restrittivamente al momento dell'esame di un regime di aiuti o di qualsiasi misura di carattere individuale. Inoltre, tenuto conto dell'accresciuta concorrenza in seguito alla progressiva liberalizzazione dei trasporti aerei varata con il terzo pacchetto di misure, la Commissione deve attenersi ad una rigorosa politica di controllo degli aiuti di Stato onde evitare che questi ultimi abbiano effetti contrari all'interesse comune.

L'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e c) del trattato e l'articolo 61, paragrafo 3, lettere a) e c) dell'accordo prevedono deroghe a favore degli aiuti destinati a promuovere o ad agevolare lo sviluppo di talune regioni. Il prestito concesso a VLM dalla regione fiamminga non può beneficiare di queste disposizioni poiché da un lato la circoscrizione di Anversa non soddisfa i criteri di ammissibilità agli aiuti regionali e dall'altro si tratta di una misura ad hoc concernente un'unica impresa che non rientra in un regime generale di cui beneficerebbero tutte le compagnie fiamminghe. Le autorità belghe, peraltro, non hanno invocato tali disposizioni.

Non si applica, nel caso di specie, neppure il disposto del terzo paragrafo, lettera b) degli articoli 92 del trattato e 61 dell'accordo, in quanto l'aiuto in questione non è inteso a promuovere la realizzazione di un progetto europeo o a porre rimedio ad un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro.

Le autorià belghe hanno invece invocato la deroga prevista dal paragrafo 3, lettera c) degli articoli 92 del trattato e 61 dell'accordo per gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche poiché riguarda una compagnia aerea nuova operante in un settore molto competitivo a forte intensità di capitale. La Commissione non può tuttavia seguire questa tesi. Infatti è pronta ad accordare il beneficio della deroga prevista dalle disposizioni precitate soltanto agli aiuti accordati alle imprese in ristrutturazione ([1]). Il beneficio della deroga è inoltre soggetto all'osservanza di varie condizioni tra le quali, in particolare, l'esistenza di un programma approvato dalla Commissione. Nel caso di specie le autorità belghe hanno esse stesse precisato che il prestito non costituiva un aiuto alla ristrutturazione e non hanno fatto riferimento a nessun programma di risanamento della compagnia VLM. La deroga di cui al paragrafo 3, lettera c) degli articoli 92 del trattato e 61 dell'accordo è quindi in ogni caso inapplicabile.

([1]) Vedi nota (7), capitolo V del documento citato.

Le autorità belghe hanno inoltre avanzato che l'ammontare dell'aiuto è inferiore al massimale stabilito dalla Commissione in materia di aiuti alle piccole e medie imprese. Le autorità belghe si riferiscono evidentemente agli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in difficoltà, che fissano un importo « de minimis » di 50 000 ECU [1]. Lo stesso documento precisa tuttavia che « la agevolazione "de minimis" non può essere applicata ai settori disciplinati da speciali disposizioni comunitarie sugli aiuti di Stato ». Il settore del trasporto aereo costituisce precisamente uno di questi settori. Le disposizioni speciali di cui è oggetto prevedono un importo « de minimis » esclusivamente a fini procedurali (esistenza di una procedura d'autorizzazione accelerata), esclusa qualsiasi implicazione sulla qualificazione stessa dell'aiuto o sulle deroghe possibili. Le autorità belghe si appellano pertanto a torto ad una regola « de minimis » che non è pertinente.

Da quanto precede risulta che l'aiuto in causa non rientra in nessuno dei casi previsti dai paragrafi 2 e 3 degli articoli 92 del trattato e 61 dell'accordo. Occorre pertanto ordinare al Belgio di por fine all'aiuto.

VIII

Quando un aiuto è incompatibile con il mercato comune la Commissione, in virtù del disposto dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato, e come ha confermato la Corte di giustizia nelle sentenze pronunciate il 12 luglio 1973 nella causa 70/72 [2] e il 24 febbraio 1987 nella causa 310/85 [3], ha il potere di ingiungere agli Stati membri di ordinarne la restituzione. Le autorità belghe devono quindi ricuperare entro due mesi l'aiuto illegalmente concesso alla compagnia VLM, pari agli interessi corrispondenti ad un tasso del 9,3 % applicato all'ammontare del prestito in causa. Il ricupero dell'aiuto deve effettuarsi conformemente alle norme di diritto nazionale, in particolare a quelle che disciplinano il pagamento degli interessi sui debiti nei confronti dello Stato, che decorrono dalla data di concessione dell'aiuto.

Tale misura è necessaria per ristabilire lo status quo ante, annullando tutti i vantaggi finanziari di cui il beneficiario dell'aiuto illegale ha indebitamente goduto del momento della concessione dell'aiuto,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il prestito senza interessi pari a 20 Mio di BFR, concesso nel 1994 dalla regione fiamminga alla compagnia aerea Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV (VLM), contiene elementi di aiuto di Stato illegali, essendo stato concesso all'impresa in violazione dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato CE. Tali elementi d'aiuto 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 è tenuto a disporre che il prestito di 20 Mio di BFR concesso alla compagnia VLM dalla regione fiamminga produca d'ora in poi interessi al tasso del 9,3 %.

Articolo 3

Il Belgio è tenuto a disporre che venga restituito, entro due mesi dalla notificazione della presente decisione, l'aiuto corrispondente all'applicazione degli interessi, al tasso del 9,3 %, sul prestito di 20 Mio di BFR concesso dalla regione fiamminga alla compagnia VLM, a decorrere dalla data di concessione del prestito stesso. La restituzione si effettua in conformità delle disposizioni del diritto belga, in particolare di quelle che disciplinano il pagamento degli interessi di mora sui debiti nei confronti dello Stato o degli enti pubblici. Il tasso applicabili a detti interessi è quello utilizzato come riferimento ai fini della valutazione dei regimi di aiuto regionali e decorre dalla data alla quale l'aiuto incompatibile è stato erogato.

Articolo 4

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

Articolo 5

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 26 luglio 1995.

Per la Commissione

Neil KINNOCK

Membro della Commissione

---

[1] GU n. C 368 del 23. 12. 1994, pag. 12, punti 2.3 e 4.1.
[2] Commissione contro Germania, Raccolta 1973, pag. 813.
[3] Deufil contro Commissione, Raccolta 1987, pag. 901.