DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 26 de julio de 1995

relativa a la ayuda concedida por la región de Flandes a la empresa belga Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV

(Los textos en lengua francesa y neerlandesa son los únicos auténticos)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(95/466/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Después de haber emplazado a las partes interesadas, con arreglo a lo dispuesto en los artículos mencionados, para que presenten sus observaciones, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo que sigue :

HECHOS

I

Por carta de 25 de marzo de 1994, la empresa Cityflyer Express Limited presentó una denuncia ante la Comisión en relación con una ayuda en forma de préstamo sin intereses por valor de 20 millones de francos belgas que supuestamente la región de Flandes había concedido o tenía previsto conceder a la compañía aérea Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV, (en lo sucesivo, « VLM »). Tras la recepción de dicha denuncia, por carta de 25 de mayo de 1994, la Comisión puso en conocimiento de las autoridades belgas dicha información, solicitando que respondieran a las cuestiones que se indican a continuación, para poder analizar la operación a la luz de lo dispuesto en los artículos 92 y 93 del Tratado en materia de ayudas de Estado.

— ¿Cuál es el contenido de los estatutos de la compañía Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV ? ¿Quiénes son los titulares del capital de esta compañía aérea ?

— Condiciones de concesión del préstamo de la región de Flandes a la Compañía VLM (importe, tipo de interés, duración, etc.) En caso de que la operación ya se haya llevado a cabo, presentar una copia del contrato de préstamo y, en su caso, todos los documentos anejos a dicho contrato (condiciones adicionales, decisiones de la región de Flandes, etc.).

Al no haberse obtenido respuesta en el plazo de un mes, el 14 de julio de 1994 se envió una nueva carta de recordatorio a las autoridades belgas.

El 3 de agosto de 1994, el Gobierno belga remitió una carta a la Comisión en la que se respondía a las preguntas planteadas en relación con los estatutos de VLM y las condiciones de concesión del préstamo. Con respecto a la primera cuestión, se adjuntaba una copia de los estatutos de la empresa, que definen la compañía VLM como una sociedad anónima de Derecho belga con domicilio social en B-2610 Wommelgen, Van Tichenlenlei, 49. La compañía se constituyó el 21 de febrero de 1992 por un período indefinido y con un capital inicial de 10 millones de francos belgas. Posteriormente, se fueron efectuando varias ampliaciones de capital y a finales de 1993 éste ascendía a 75 millones de francos belgas. La empresa cuenta con nueve accionistas : cinco empresas privadas y cuatro personas físicas y, por lo tanto, se trata de una compañía totalmente privada. Su objetivo consiste en « la adquisición, venta, intercambio, leasing, explotación, reparación y mantenimiento de aeronaves, por cuenta propia cuenta o de terceros, en Bélgica y en el extranjero, así como la explotación de aeronaves para el transporte regular y no regular ».

Por lo que respecta a las condiciones de concesión del préstamo, el Gobierno belga facilitó la siguiente información :

> « Importe : 20 millones de francos belgas, tipo de interés : 0 %, calendario de reembolso : cuatro millones, respectivamente 2, 3, 4 y 6 años después de su concesión ».

Las autoridades belgas no han facilitado a la Comisión ningún otro documento, ni siquiera la copia del contrato de préstamo solicitada. Conviene señalar asimismo que la operación no fue notificada previamente a la Comisión con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado.

Habida cuenta de todo lo anterior, el 16 de noviembre de 1994 la Comisión decidió incoar en relación con la operación mencionada el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado. Han sido fundamentalmente dos los factores que han llevado a la Comisión a tomar esta decisión : en primer lugar el hecho de que la concesión de un préstamo sin intereses constituye muy probablemente una ayuda de estado a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado y en el apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en segundo lugar, la imposibilidad de aplicar las excepciones previstas en los apartados 2 y 3, de esos mismos artículos.

Por carta de 6 de diciembre de 1994, la Comisión comunicó al Gobierno belga su decisión de incoar el procedimiento y le emplazó para presentar sus observaciones. La carta, que fue publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* (1) instaba asimismo a los demás Estados miembros y terceros interesados a presentar sus observaciones con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 93 del Tatado.

II

A raíz de la publicación de la carta en el Diario Oficial, las compañías aéreas British Airways y Cityflyer Express presentaron sus observaciones en calidad de terceros interesados.

Ambas compañías alegan que la operación de préstamo en cuestión constituye una ayuda a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado. Cityflyer Express Limited, que ha adjuntado a sus observaciones copia de los balances y las cuentas de resultados de VLM para los años 1992 y 1993, precisa al respecto que ningún inversor privado que actuara racionalmente habría autorizado un préstamo de estas características a VLM, dadas las pérdidas registradas por la compañía en 1993. Según las dos compañías, la ayuda falsea la competencia en las líneas explotadas por VLM, en particular, en la línea Amberes-Londres en la que VLM compite con Cityflyer Express Limited. Además, en la medida en que el préstamo no parece respaldado por ninguna garantía particular (garantías pignoraticias o hipoteca), las dos compañías opinan que el importe de la ayuda no es equivalente a la suma de los intereses que VLM habría debido pagar si el préstamo le hubiera sido concedido por un inversor que operara en condiciones de mercado normales, sino al principal del propio préstamo.

Por consiguiente, ambas solicitan a la Comisión que declare la ayuda incompatible con el mercado común. British Airways considera que la ayuda no puede acogerse a ninguna de las excepciones previstas en los apartados 2 y 3 del artículo 92 del Tratado. Cityflyer Express Limited pide, además, que la Comisión ordene el reembolso de la ayuda.

Por cartas de 1 y 10 de febrero de 1995 (en francés y neerlandés, respectivamente) la Comisión remitió a las autoridades belgas la totalidad de las observaciones presentadas por British Airways y Cityflyer Express Limited, instándoles a presentar sus propios comentarios al respecto.

III

Por carta de 23 de febrero de 1995 Bélgica presentó sus observaciones a la decisión de incoación del procedimiento y en respuesta a la carta de la Comisión de 6 de diciembre de 1994.

En primer lugar, Bélgica alega que el préstamo en cuestión no constituye una ayuda a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado, puesto que no afecta a los intercambios de forma contraria al interés común ni falsea la competencia entre compañías aéreas comunitarias. Si bien es cierto que el préstamo ha contribuido a la creación por parte de VLM de una línea Amberes-Londres (London City Airport), esta última constituye un mercado diferente del de las líneas Amberes-Londres (Heathrow) y Amberes-Londres (Gatwick) explotadas respectivamente por las compañías Sabena y Cityflyer Express. Bélgica afirma asimismo que no se trata de una ayuda a la reestructuración destinada a la cobertura de pérdidas de explotación sino una ayuda indirecta a la inversión durante la fase inicial de inversión de una nueva compañía aérea regional. Según Bélgica, la medida en cuestión viene a ser una inyección de capital que se atiene al principio de inversor racional en condiciones de mercado normales. Aunque la ayuda no se reembolse en forma de intereses o de dividendos, procura a la región de Flandes ventajas indirectas en términos de empleo y mejora del entorno empresarial gracias a la creación de una línea directa entre Amberes y el aeropuerto de la City. Dichas ventajas superan los beneficios que un inversor privado podría esperar de una aportación de capital, así como los beneficios que se habrían obtenido del pago de los intereses por parte de VLM.

En segundo lugar, Bélgica sostiene que en caso de que el préstamo concedido a VLM incluyera elementos de ayuda, éstos podrían acogerse a una excepción por dos razones: por un lado, la medida debería considerarse compatible con el mercado común en virtud de lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado en calidad de ayuda destinada a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, en la medida en que pueden acogerse a dicha excepción las inversiones en compañías aéreas de nueva creación en un sector competitivo con una fuerte intensidad de capital. Por otro lado, se trataría de una medida de ayuda limitada cuyo importe es inferior al límite máximo fijado por la Comisión en materia de ayudas a las pequeñas y medianas empresas.

IV

Por carta de 2 de mayo de 1995 dirigida a las autoridades belgas, la Comisión volvió a solicitar una copia del contrato de préstamo así como información precisa sobre si el prestamista (la región de Flandes) había exigido al prestatario (la compañía VLM) garantías con motivo de la operación de préstamo en cuestión. Asimismo, pidió

(1) DO nº C 359 de 16. 12. 1994, p. 2.

información a las autoridades belgas sobre el volumen de negocios de VLM durante los años 1992, 1993 y 1994 y solicitó una copia de los balances y cuentas de resultados de la empresa para esos mismos años. Al no haber recibido respuesta en el plazo fijado, el 13 de junio de 1995 se envió a las autoridades belgas otra carta de recordatorio.

Por carta de 16 de junio de 1995, el Gobierno belga respondió a la solicitud de información de la Comisión. Por lo que respecta a la existencia de garantías, indicó que :

« Durante el período de duración del contrato, se exige una autorización previa de la Región de Flandes para la cesión o hipoteca de bienes muebles e inmuebles y del fondo de comercio de la sociedad, así como para la cesión de determinados activos de la Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV.

Asimismo se exige una autorización para la modificación de la estructura del accionariado o la reducción del capital social.

Si no se respetan estas condiciones, el contrato puede rescindirse de forma inmediata exigiendo el reembolso del anticipo. ».

Mediante la misma carta se presentaba a la Comisión un proyecto de memoria cuyos argumentos fundamentales eran los siguientes :

— la operación no constituye una ayuda porque se ajusta al principio de inversor racional en una economía de mercado debido a la pequeña envergadura de VLM, a la poca intensidad de la inversión y, por lo tanto, del riesgo, y a las perspectivas favorables de rentabilidad de la compañía ;

— aunque se trate de una ayuda será compatible con el mercado común puesto que permitirá a la nueva empresa competir con las grandes compañías ya establecidas en un mercado muy competitivo, que dada su pequeña magnitud no afectará a los intercambios comunitarios de forma contraria al interés común y que será beneficiosa para los consumidores y la región. Por último, deberá poder acogerse a la regla *de minimis.*

Por otro lado, las autoridades belgas, por carta de 14 de julio de 1995, remitieron a la Comisión copia de los balances y cuentas de resultados solicitados. Igualmente, y por carta de 24 de julio de 1995, facilitaron una copia del contrato de préstamo. Se deduce de la misma que es de fecha 17 de diciembre de 1993 y que el dinero debía ser puesto a disposición del beneficiario en un plazo de sesenta días a partir de dicha fecha.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

V

En virtud de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado y del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (en lo sucesivo, « el Acuerdo »), son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afectan a los intercambios entre Estados miembros y entre partes contratantes, las ayudas concedidas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen con falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

El préstamo sin intereses de 20 millones de francos belgas concedido por la Región de Flandes a la compañía VLM constituye una ayuda en virtud de dichas disposiciones.

En primer lugar, el carácter público de la operación viene determinado por el hecho de que el préstamo lo concede una autoridad regional, en este caso la Región de Flandes. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, se entenderá por ayudas de Estado las ayudas concedidas por las autoridades centrales, regionales o locales de un Estado miembro « o por organismos públicos o privados por él instituidos o designados con objeto de gestionar la ayuda » (sentencia de 22 de marzo de 1977 en el asunto 78-76, Steinike y Weinlig) [1].

En segundo lugar, la operación de préstamo falsea la competencia y afecta a los intercambios entre Estados miembros, puesto que beneficia a una sola compañía cuya actividad de transporte aéreo, que por su carácter afecta directamente a los intercambios, se extiende a varios Estados miembros y puede cubrir el EEE en su conjunto. Esto es particularmente cierto desde la entrada en vigor del tercer paquete aéreo de 1 de enero de 1993, que completa el proceso de liberalización e incrementa de forma considerable las posibilidades de competencia. En efecto, VLM es una compañía de transporte aéreo comunitaria que posee una licencia de explotación concedida con arreglo a las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo [2]. Ahora bien, en aplicación del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo [3] y del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 2409/92 del Consejo [4] VLM deberá ser autorizada por el Estado o Estados miembros en cuestión, salvo excepciones debidamente previstas por los propios Reglamentos, a ejercer derechos de tráfico sobre los enlaces comunitarios fijando libremente sus tarifas.

[1] Rec. 1977, p. 596, apartado 17.
[2] DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 1.
[3] DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.
[4] DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 15.

Por otro lado, en su sentencia de 21 de marzo de 1991 en el asunto 303/88, República Italiana contra Comisión (1), el Tribunal dictaminó que « una ayuda puede afectar a los intercambios entre los Estados miembros y falsear la competencia, incluso cuando la empresa beneficiaria no participa ella misma en las exportaciones, dado que se encuentra en una situación de competencia con productos procedentes de otros Estados miembros; en efecto, cuando um Estado miembro concede una ayuda a una empresa, la produccion interior puiede mantenerse o aumentar, con la consecuencia de que con ello disminuyen sensiblemente las posibilidades de las empresas establecidas en otros Estados miembros de exportar sus productos hacia el mercado de dicho Estado miembro. Además, una ayuda de importancia relativamente escasa puede, no obstante, afectar a los intercambios entre Estados miembros cuando el sector en el que actúa la empresa beneficiaria se caracteriza por una fuerte competencia (sentencia de 11 de noviembre de 1987 en el asunto 259/85, Francia contra Comisión, Rec. p. 4393, apartado 24) ». En el presente caso, habida cuenta de la intensidad de la competencia en el sector del transporte aéreo comunitario, ya liberalizado, la Comisión considera irrelevante para su evalución el argumento de que VLM es la única compañia que explota la línea Amberes-Londres teniendo como procedencia o destino el London City Airport, puesto que, de todas formas, la ayuda recibida restringe las oportunidades de los competidores reales o potenciales de penetrar en el mercado de la línea en cuestión, falseando por lo tanto la competencia. Por otro lado, nada impide que VLM utilice la ayuda para introducirse en otros mercados. En cuanto al argumento aducido por las autoridades belgas según el cual la operación no es contraria al interés común, parece totalmente inaplicable en esta fase, puesto que de momento se esta procediendo a un análisis con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado y del artículo 61 del Acuerdo EEE.

En tercer lugar, es indudable que la operación constituye una ayuda puesto que en condiciones normales ningún inversor o banco privado concedería un préstamo sin intereses a una empresa en la que no se posee participación alguna y que ya registra problemas financieros tan sólo dos años después de su creación. Efectivamente, los balances y cuentas de resultados de VLM muestran que la compañia registró pérdidas de explotación por valor de 13 millones de francos belgas en 1993, su primer año de explotación real. A su vez las pérdidas netas ascendieron a 11,52 millones de francos belgas durante el mismo período, lo representa un 15 % del capital social. Por otro lado, no puede aceptarse el argumento de las autoridades belgas según el cual, en este caso concreto, se cumple el principio de inversor racional en una economía de mercado debido a las ventajas que procura a la economía de Flandes. Al evaluar las ventajas que pueden derivarse para la economía de esta región de la existencia de una línea directa entre Amberes y el London City Airport, las autoridades están actuando en calidad de poder público y no como un inversor racional en una economía de mercado.

Por lo que respecta al importe de la ayuda, la Comisión en su comunicación sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CE y del artículo 61 del Acuerdo EEE a las ayudas de Estado en el sector de la aviación (2) considera que « el elemento de ayuda asciende a la diferencia entre el tipo que debería aplicarse a la empresa en condiciones normales de mercado y el efectivamente aplicado. En el caso extremo, esto es, si se concede un préstamo sin garantía a una empresa que, en condiciones normales de mercado, no podría obtener financiación alguna, este préstamo equivale en efecto a una subvención, y la Comisión lo considerará como tal ». En el presente caso, el hecho de que VLM haya registrado pérdidas en 1993, su primer año de explotación, pérdidas que, después de todo, han sido moderadas, es una circunstancia habitual en el sector del transporte aéreo, debido a sus particulares características. Así pues, a principios de 1994, esas pérdidas no constituían una barrera para el acceso a los mercados financieros tantos más cuanto que 1993 fue un año particularmente difícil para el sector de la aviación civil y que en 1994 cabía esperar una mejora general de la coyuntura. De hecho, en 1994 las pérdidas de VLM disminuyeron hasta situarse en 8,6 millones de francos belgas mientras que su actividad siguió desarrollándose. El prestamista tiene ciertas garantías de recuperar el crédito ya que, como contrapartida a su concesión, la Región de Flandes puede intervenir en la gestión de la compañia exigiendo que se solicite su autorización previa antes de proceder a la venta o hipoteca de determinados bienes, o antes de reducir el capital social o modificar la estructura del accionariado. Cabe señalar que a finales de 1993, VLM disponía de un inmovilizado material de 7,3 millones de francos belgas y poseía asimismo activos financieros por valor de 16 millones de francos belgas. Además, en 1994 se procedió a un nuevo aumento del capital social de la empresa de 25 millones de francos belgas, por lo que este asciende en la actualidad a 100 millones de francos belgas. De los artículos 6 y 7 del contrato de préstamo se deduce además, por un lado, que la operación puede anularse inmediatamente en caso de que VLM no cumpla las condiciones y modalidades convenidas en el mismo y, por otro, que VLM está sujeta, durante el período contractual, al control de los servicios de la Inspección del Ministerio de Asuntos Económicos de la Región de Flandes, así como al control de la Comisión flamenca encargada de la supervisión de la gestión de las empresas. En estas condiciones, la Comisión opina que el importe de la ayuda es equivalente al tipo de interés que debería aplicar a la empresa en condiciones de mercado normales.

El tipo de interés de base en Bélgica (fondos estatales belgas sin riesgo) para un préstamo por seis años ascendía a principios de 1994 al 7,3 %. A ese tipo de base hay que sumarle normalmente la prima de riesgo asociada a una empresa y un sector de actividad de tales características,

(1) Rec. 1991, p. I-1433, apartado 27.

(2) DO nº C 350 de 10. 12. 1994, p. 5.

así como a la solidez de la garantía aceptada como contrapartida al préstamo. En opinión de los medios bancarios consultados, esta prima de riesgo podría estimarse en 100 centésimas de puntos porcentuales, es decidir, el 1 %, si la garantía aceptada por la Región de Flandes ofreciera a esta última plena seguridad de recuperar se crédito. Sin embargo, éste no es el caso, ya que la garantía no se obtiene directamente sobre los bienes muebles o inmuebles como, por ejemplo, en una hipoteca. Así que, en este caso, habrá que estimar la prima de riesgo en 200 centésimas de puntos porcentuales, es decir, em 2 %. En definitiva, el tipo de interés correspondiente a las condiciones normales de mercado se fija en un 9,3 %. El importe de la ayuda asciende por lo tanto a la suma de los intereses derivados de la aplicación de este tipo al capital obtenido en préstamo.

VI

La ayuda, que no entra en el ámbito de aplicación de los regímenes de ayuda aprobados, habriá debido notificarse a la Comisión con arreglo al apartado 3 del artículo 93 del Tratado. Al no notificar previamente la ayuda, es decidir, antes de proceder a su concesión, el Gobierno belga ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 93. Así pues, la ayuda ha sido concedida de forma ilegal y es ilícita.

VII

Conviene asimismo examinar la compatibilidad de la ayuda en cuestión a la luz de lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del artículo 92 del Tratado y del artículo 61 del Acuerdo EEE.

Las disposiciones de las letras a), b) y c) del apartado 2 del artículo 92 del Tratado y del artículo 61 del Acuerdo EEE no se aplican a esta ayuda puesto que no se trata de una ayuda de carácter social concedida a los consumidores individuales nide una ayuda destinada a paliar los daños causados por desastres naturales u otros acontecimientos de carácter excepcional, ni tampoco de una ayuda para favorecer la economía de determinadas regiones alemanas.

El apartado 3 del artículo 92 del Tratado y el apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE cita ayudas que pueden considerarse compatibles con el mercado común. Dicha compatibilidad debe evaluarse en relación con la Comunidad en su conjunto y no con un sólo Estado miembro. Las excepciones previstas en el apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en el apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE se aplicarán únicamente en los casos en que la Comisión pueda determinar con seguridad que de no existir la ayuda en cuestión, las fuerzas del mercado no hubieran bastado para persuadir al futuro beneficiario de que contribuya al logro de alguno de los objetivos de las excepciones.

A fin de salvaguardar el buen funcionamiento del mercado común y habida cuenta de los principios de la letra g) del artículo 3 del Tratado, las excepciones a las disposiciones del apartado 1 del artículo 92, tal como quedan definidas en el apartado 3 del artículo 92 deben interpretarse estrictamente a la hora de examinar un régimen de ayuda a cualquier medida de carácter individual. Además, habida cuenta del incremento de la competencia como consecuencia de la liberalización progresiva del transporte aéreo en el marco del tercer paquete de medidas, la Comisión debe atenerse a una rigurosa política de control de las ayudas, a fin de evitar que éstas produzcan efectos contrarios al interés común.

Las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 61 del acuerdo EEE prevén excepciones en favor de las ayudas destinadas a favorecer o facilitar el desarrollo de determinadas regiones. El préstamo concedido a VLM por la Región de Flandes no puede acogerse a dichas excepciones puesto que, por un lado, el distrito de Amberes no reúne los criterios necesarios para poder acceder a las ayudas regionales y, por otro, se trata de una medida específica destinada a una sola empresa y que no se enmarca en un régimen general del que puedan beneficiarse todas las compañias de Flandes. Además, las autoridades belgas no han invocado dichas disposiciones.

Tampoco son de aplicación en este caso las disposiciones de la letra b) del apartado 3 de los artículos 92 del Tratado y 61 del Acuerdo puesto que la ayuda en cuestión no está destinada a fomentar la realización de un proyecto de interés europeo o a poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro.

Sin embargo, las autoridades belgas sí que han invocado la excepción prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo para las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas. En su opinión, el préstamo debe considerarse que facilita el desarrollo de actividades económicas puesto que beneficia a una nueva compañia aérea que opera en un sector muy competitivo y con fuerte intensidad de capital. No obstante, la Comisión no está de acuerdo con esta argumentación. De hecho, sólo está dispuesta a autorizar que se acojan a la excepción prevista en las mencionadas disposiciones las ayudas a las empresas en reestructuracion (1). De todas formas, para poder acogerse a dicha excepción aún habrá que cumplir determinadas condiciones, entre las que figura principalmente la existencia de un programa aprobado por la Comisión. En el presente caso son las propias autoridades belgas quienes han indicado que el préstamo no constituye una ayuda a la reestructuración y no han hecho alusión a ningún programa de recuperación de la compañia VLM. Por lo tanto, la excepción prevista en la letra c) del apartado 3 de los artículos 92 del Tratado y 61 del Acuerdo no puede aplicarse en ningún caso.

(1) Documento citado en la nota a pie de página.

Las autoridades belgas han alegado asimismo que el importe de la ayuda es inferior al límite máximo fijado por la Comisión em materia de ayudas a las pequeñas y medianas empresas. Indudablemente las autoridades belgas se refieren a las directrices comunitarias para las ayudas estatales al salvamento y a la reestructuración de las empresas en crisis que fijan un importe *de minimis* de 50 000 ecus (1). Sin embargo, el mismo documento precisa que *la norma de minimis* no es aplicable en los sectores sujetos a normas comunitarias especiales en materia de ayudas estatales. El sector del transporte aéreo constituye precisamente uno de ellos. Las normas especiales a las que está sujeto prevén un importe *de minimis* únicamente para las cuestiones de procedimiento (existencia de un procedimiento acelerado de autorización), excluida cualquier implicación sobre la propia calificación de la ayuda o sobre las posibles excepciones. Por lo tanto, las autoridades belgas no tienen razón al intentar hacer valer esta norma *de minimis*.

De todo lo considerado anteriormente se desprende que la medida de ayuda en cuestión no se inscribe en ninguno de los casos previstos en los apartados 2 y 3 de los artículos 92 del Tratado y 61 del Acuerdo. Por lo tanto, procede ordenar a Bélgica que deje sin efecto esta medida.

VIII

Cuando la ayuda es incompatible con el mercado común, la Comisión cuenta con atribuciones, en virtud de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado y tal como lo ha confirmado el Tribunal de Justicia en sus sentencias de 12 de julio de 1973 en el asunto 70/72, Comisión contra Alemania (2) y de 24 de febrero de 1987 en el asunto 310/85, Deufil contra Comisión (3), para exigir a los Estados miembros que ordenen su reembolso. Así pues, en el plazo de dos meses, las autoridades belgas deberán recuperar la ayuda concedida ilegalmente a la compañia VLM, es decir, los intereses correspondientes a un tipo del 9,3 % aplicado al principal del préstamo en cuestión. El reembolso de la ayuda deberá realizarse con arreglo a las disposiciones del Derecho nacional, en particular, las que regulan el pago de los intereses de demora de las deudas con el Estado, empezando a devengarse los intereses a partir de la fecha de concesión de la ayuda.

Esta medida es necesaria para restablecer la situación anterior a la concesión de la ayuda, suprimiendo todas las ventajas financieras de las que se haya beneficiado indebidamente el destinatario de la ayuda ilegal desde la fecha en la que la ayuda le ha sido concedida,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El préstamo sin intereses por valor de 20 millones de francos belgas concedido en 1994 por la Región de Flandes a la compañia aérea Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV (VLM), contiene elementos de ayuda de Estado ilegales puesto que ha sido otorgado a la empresa en infracción de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE. Estos elementos de ayuda son incompatibles con el mercado común a efectos del artículo 92 del Tratado CE y del artículo 61 del Acuerdo EEE.

Artículo 2

Bélgica dispondrá que, a partir de ahora, se aplique al préstamo de 20 millones de francos belgas concedido por la Región de Flandes a la compañia aérea VLM un tipo de interés del 9,3 %.

Artículo 3

En el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, Bélgica ordenará el reembolso de la ayuda, cuyo importe será equivalente a la cantidad resultante de aplicar un tipo de interés del 9,3 % al préstamo de 20 millones de francos belgas concedido por la Región de Flandes a la compañia VLM a partir de la fecha de concesión del préstamo. El reembolso deberá efectuarse de acuerdo con la disposiciones del Derecho belga en la materia, en particular, las que aplican al pago de los intereses de demora en los créditos concedidos por el Estado o los organismos públicos. El tipo aplicable a dichos intereses es el tipo utilizado como referencia en la evaluación de los regímenes de ayuda regionales, que empezará a devengarse a partir de la fecha en que la ayuda incompatible haya sido concedida.

Artículo 4

Bélgica informará a la Comisión, en el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 5

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de Bélgica.

Hecho en Bruselas, el 26 de julio de 1995.

Por la Comisión

Neil KINNOCK

Miembro de la Comisión

(1) DO nº C 368 de 23. 12. 1994, p. 12, puntos 2. 3 y 4. 1.
(2) Rec. 1973, p. 813.
(3) Rec. 1987, p. 901.