DECISÃO DA COMISSÃO

de 26 de Julho de 1995

relativa ao auxílio concedido pela região flamenga à companhia belga Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV

(Apenas fazem fé os textos nas línguas francesa e neerlandesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(95/466/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o primeiro parágrafo do nº 2 do seu artigo 93º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o nº 1, alínea a), do seu artigo 62º,

Após ter notificado as partes, nos termos dos artigos acima referidos, para apresentarem as suas observações e tendo em conta estas observações,

Considerando o seguinte :

OS FACTOS

I

Por carta de 25 de Março de 1994, a companhia Cityflyer Express Limited apresentou uma denúncia à Comissão contra um auxílio, sob forma de um empréstimo sem juros num montante de 20 milhões de francos belgas, que a região flamenga teria concedido ou estaria prestes a conceder à companhia aérea Vlaamse Luchttransportmaatscappij NV (a seguir denominada « VLM »). Na sequência desta denúncia, a Comissão, por carta de 25 de Maio de 1994, comunicou estas informações às autoridades belgas, solicitando-lhes igualmente que respondessem a uma série de questões, seguidamente apresentadas, que permitissem à Comissão apreciar a operação à luz dos artigos 92º e 93º do Tratado CE em matéria de auxílios estatais.

— Quais os estatutos da VLM ? Quem é o proprietário da companhia aérea ?

— Quais as condições (montante, taxa de juros, duração, etc.) em que a região flamenga concedeu ou se propõe conceder um empréstimo à VLM ? No caso de a operação já ter sido concretizada, apresentar uma cópia do contrato de empréstimo e eventuais documentos anexos (condições acessórias, decisões da região flamenga, etc.).

Na ausência de resposta a esta carta no prazo fixado de um mês, foi enviada uma carta de insistência ao Governo belga em 14 de Julho de 1994.

Por carta de 3 de Agosto de 1994, o Governo belga enviou à Comissão as respostas às questões que haviam sido colocadas no que se refere aos estatutos da VLM, bem como às condições de concessão do empréstimo. No que se refere, em primeiro lugar, aos estatutos, de que uma cópia foi enviada à Comissão, conclui-se que a VLM é uma sociedade anónima de direito belga com sede em B-2610 Wommelgem, Van Tichelenlei, 49. Foi criada com duração indeterminada em 21 de Fevereiro de 1992, com um capital inicial de 10 milhões de francos belgas. O capital viria posteriormente a ser aumentado por diversas vezes, elevando-se, no final de 1993, a 75 milhões de francos belgas. A empresa tem nove accionistas : cinco sociedades de direito privado e quatro pessoas singulares, o que permite concluir tratar-se de uma sociedade totalmente privada. O seu objecto consiste na « compra, venda, troca, locação financeira, exploração, reparação e manutenção de aeronaves, por conta própria e por conta de terceiros, na Bélgica e no estrangeiro. A exploração de aeronaves em transporte regular e não regular ».

No que se refere às condições de concessão do empréstimo, a resposta do Governo belga foi a seguinte :

> « Montante : 20 milhões de francos belgas. Taxa de juro : 0 %. Calendário de reembolso : respectivamente 2, 3, 4, 5 e 6 anos após o pagamento : 4 milhões ».

As autoridades belgas não apresentaram qualquer outro documento à Comissão, designadamente uma cópia do contrato de empréstimo. Deve igualmente assinalar-se que esta operação foi realizada sem notificação prévia à Comissão nos termos do nº 3 do artigo 93º do Tratado.

Tendo em conta estes elementos, a Comissão decidiu, em 16 de Novembro de 1994, dar início, neste caso, ao processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado. As dúvidas que levaram a Comissão a dar início ao processo referem-se aos dois elementos seguintes : por um lado, a concessão de um empréstimo sem juros constitui, em princípio, um auxílio estatal na acepção do nº 1 do artigo 92º do Tratado e do nº 1 do artigo 61º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, por outro, a aparente ausência de uma possibilidade de derrogação ao abrigo dos nºs 2 e 3 daquelas disposições.

Por carta de 6 de Dezembro de 1994, a Comissão comunicou ao Governo belga a sua decisão de dar início ao processo e notificou-o para apresentar as suas observações. Esta carta foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* (1), notificando os outros Estados-membros e terceiros interessados a apresentarem igualmente as suas observações nos termos do nº 2 do artigo 93º do Tratado.

II

Duas companhias aéreas, British Airways e Cityflyer Express Limited, apresentaram observações, enquanto terceiros interessados, na sequência da comunicação publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias.*

Nas suas observações, as duas transportadoras alegam que a operação de empréstimo em causa constitui um auxílio na acepção do nº 1 do artigo 92º do Tratado. A Cityflyer Express Limited, que anexou às suas observações uma cópia do balanço e das contas de ganhos e perdas da VLM relativas aos anos de 1992 e 1993, precisou que nenhum investidor privado teria racionalmente concedido tal empréstimo à VLM, tendo em conta, nomeadamente, as perdas registadas pela empresa em 1993. Segundo as duas companhias, o auxílio falseia a concorrência nas ligações exploradas pela VLM, em especial a linha Antuérpia-Londres em que a VLM se encontra em concorrência com a Cityflyer Express Limited. Para além disso, na medida em que o empréstimo parece não ter sido objecto de qualquer garantia específica (penhor, hipoteca, etc.), a British Airways e a Cityflyer Express Limited consideram que o montante do auxílio corresponde não ao montante dos juros que a VLM deveria pagar se o empréstimo lhe tivesse sido concedido por um investidor agindo em condições normais de mercado, mas ao montante do próprio empréstimo.

Consequentemente, estas companhias solicitam à Comissão que declare a incompatibilidade deste auxílio com o mercado comum. A British Airways considera que o auxílio não é susceptível de beneficiar de qualquer uma das derrogações previstas nos nºs 2 e 3 do artigo 92º do Tratado. A Cityflyer Express Limited solicita ainda que a Comissão exija a recuperação do auxílio.

Por duas cartas de 1 de Fevereiro de 1995 (em francês) e 10 de Fevereiro de 1995 (em neerlandês), a Comissão transmitiu às autoridades belgas o conjunto das observações apresentadas pela British Airways e pela Cityflyer Express Limited, informando-as de que poderiam eventualmente sobre elas pronunciar-se.

III

Por carta de 23 de Janeiro de 1995, o Estado belga apresentou as suas observações na sequência da decisão de início do processo e em resposta à carta da Comissão de 6 de Dezembro de 1994.

O Estado belga invoca, em primeiro lugar, que o empréstimo em causa não constitui um auxílio na acepção do nº 1 do artigo 92º do Tratado, uma vez que não afecta as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum e que não falseia a concorrência entre companhias aéreas comunitárias. Com efeito, se o empréstimo contribuiu para o lançamento pela VLM da ligação Antuérpia-Londres (London City Airport), esta ligação constitui um mercado distinto das ligações Antuérpia-Londres (Heathtrow) e Antuérpia-Londres (Gatwick), exploradas respectivamente pela Sabena e pela Cityflyer Express. O Estado belga afirma igualmente que não se trata de um auxílio à reestruturação na perspectiva da cobertura de perdas de exploração, mas de um auxílio indirecto aos investimentos na fase de arranque de uma nova companhia aérea regional. A este respeito, o Estado belga considera tratar-se de uma forma de injecção de capital que satisfaz o critério do investidor racional numa economia de mercado. Com efeito, se a medida não é remunerada normalmente em termos de juros ou dividendos, apresenta vantagens indirectas para a região flamenga, em termos de emprego e de melhoria da situação das empresas, através da criação de uma linha directa entre Antuérpia e o aeroporto da City. Estas vantagens ultrapassam o que um investidor privado poderia esperar como remuneração de uma injecção de capital, da mesma forma que ultrapassam os benefícios correspondentes aos juros que a VLM deveria normalmente pagar.

Em segundo lugar, o Estado belga defende que, no caso de o empréstimo concedido à VLM conter elementos de auxílio, estes poderiam beneficiar de uma derrogação a dois títulos. Por um lado, a medida deveria ser considerada compatível com o mercado comum ao abrigo da alínea c) do nº 3 do artigo 92º do Tratado enquanto auxílio destinado a favorecer o desenvolvimento de certas actividades económicas, uma vez que se trata de investimentos em novas companhias aéreas num sector concorrencial com uma elevada intensidade de capital. Por outro lado, trata-se de uma medida de auxílio limitada, cujo montante é inferior ao limite máximo fixado pela Comissão em matéria de auxílios às pequenas e médias empresas.

IV

Por carta de 2 de Maio de 1995 enviada às autoridades belgas, a Comissão voltou a insistir no envio de uma cópia do contrato de empréstimo, tendo solicitado esclarecimentos quanto à existência de eventuais garantias do mutuante (a região flamenga) relativamente ao mutuário (a VLM) no âmbito da operação de empréstimo em causa.

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

Questionou igualmente as autoridades belgas sobre o volume de negócios da VLM durante 1992, 1993 e 1994 e solicitou a apresentação de uma cópia dos balanços e contas de ganhos e perdas da empresa relativos a esses exercícios. Na ausência de resposta no prazo fixado, foi enviada às autoridades belgas uma carta de insistência em 13 de Junho de 1995.

Por carta de 16 de Junho de 1995, o Governo belga viria a responder ao pedido de informações da Comissão. No que se refere à questão das garantias, referiu :

« Durante a vigência do contrato, é exigido o acordo prévio da região flamenga para a cessão ou hipoteca dos bens móveis e imóveis e do fundo de trespasse da sociedade, bem como para a cessão de certos activos da Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV.

A mesma exigência está prevista em caso de alteração da estrutura dos accionistas ou de redução do capital social.

Se estas condições não forem respeitadas, o contrato poderá ser rescindido de forma imediata, sendo os montantes já pagos imediatamente exigíveis. ».

Através desta carta, a Comissão era igualmente informada de um projecto de relatório, nas grandes linhas seguintes :

— « a operação em causa não constitui um auxílio na medida em que é respeitado o princípio do investidor racional numa economia de mercado, tendo em conta a pequena dimensão da VLM, o reduzido montante do investimento e, portanto, do risco que lhe está associado, e as boas perspectivas de rentabilidade da empresa ;

— mesmo se se tratasse de um auxílio, este seria compatível, uma vez que permitirá que uma nova empresa entre em concorrência com as grandes empresas instaladas num mercado que se tornou altamente concorrencial e que, tendo em conta a sua importância reduzida, não afecta as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum e vai ao encontro dos interesses dos consumidores e da região. Por último, deverá beneficiar da regra *de minimis*. »

As autoridades belgas transmitiram à Comissão, por carta de 14 de Julho de 1995, cópias dos balanços e das contas de ganhos e perdas que haviam sido solicitadas. E em 24 de Julho de 1995 apresentaram cópia do contrato de empréstimo. Dela resulta nomeadamente que o contrato tem a data de 17 de Dezembro de 1993 e que o respectivo montante devia estar à disposição do beneficiário nos 60 dias seguintes à referida data.

APRECIAÇÃO JURÍDICA

V

Nos termos do nº 1 do artigo 92º do Tratado CE e do nº 1 do artigo 61º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (a seguir denominado « Acordo ») são incompatíveis com o mercado comum e com este Acordo, na medida em que afectem as trocas comerciais entre Estados-membros e entre as partes contratantes, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

O empréstimo sem juros de 20 milhões de francos belgas concedido pela Região flamenga à companhia VLM constitui um auxílio na acepção destas disposições.

Em primeiro lugar, o carácter público do auxílio resulta do facto de este ser concedido por uma autoridade regional, a saber, a região flamenga. Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, devem considerar-se auxílios estatais os auxílios concedidos pelas autoridades centrais, regionais ou locais de um Estado-membro « ou por organismos públicos ou privados por ele criados ou designados para gerir o auxílio » (1).

Em segundo lugar, a operação de empréstimo falseia a concorrência e afecta as trocas comerciais entre Estados-membros, uma vez que beneficia uma única empresa, cujas actividades de transporte aéreo, que pela sua própria natureza afectam directamente o comércio, se estendem a diversos Estados-membros e podem cobrir o conjunto do EEE. Isto é particularmente verdade depois da entrada em vigor do terceiro pacote aéreo em 1 de Janeiro de 1993, que marca o termo do processo de liberalização e aumenta consideravelmente as possibilidades de concorrência. Com efeito, a VLM é uma transportadora aérea comunitária que possui uma licença de exploração emitida no âmbito do Regulamento (CEE) nº 2407/92 do Conselho (2). Ora, nos termos do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho (3), e do artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 2409/92 do Conselho (4), a VLM deve ser autorizada pelo ou pelos Estados-membros em causa, salvo derrogação expressamente prevista pelos mesmos regulamentos, a exercer direitos de tráfego em ligações intracomunitárias fixando livremente as suas tarifas.

(1) Acórdão do Tribunal de 22 de Março de 1977, processo 78/76 Steinike & Weinlig, *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal* 1977, página 595, fundamento 21.
(2) JO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 1.
(3) JO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.
(4) JO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 15.

Aliás, no seu acórdão de 21 de Março de 1991 proferido no processo 303/88, República Italiana contra Comissão (1), o Tribunal declarou que « um auxílio é susceptível de afectar as trocas comerciais entre Estados-membros e de falsear a concorrência, mesmo se a empresa beneficiária, que se encontra em concorrência com produtores de outros Estados-membros, não participa ela própria nas exportações ; com efeito, quando um Estado-membro concede um auxílio a uma empresa, a produção interna pode ser mantida ou aumentada, o que faz com que as oportunidades das empresas estabelecidas noutros Estados-membros de exportar os seus produtos para o mercado desse Estado-membro diminuam consideravelmente. De resto, auxílios de importância relativamente reduzida podem afectar o comércio entre Estados-membros quando o sector em questão se caracteriza por uma intensa concorrência (acórdão de 11 de Novembro de 1987, França contra Comissão, fundamento 24, 259/85, *Colectânea* p. 4393) ». No caso em presença, tendo em conta a intensidade da concorrência no sector dos transportes aéreos comunitários agora liberalizados, o facto de a VLM ser a única companhia a explorar a ligação Antuérpia-Londres com partida e chegada ao London City Airport não é relevante para efeitos da apreciação da Comissão, na medida em que o auxílio concedido diminui de qualquer forma as hipóteses de os concorrentes reais ou potenciais penetrarem no mercado desta ligação, falseando, por este motivo, a concorrência. Nada impede, por outro lado, a VLM de utilizar o auxílio recebido para tentar penetrar noutros mercados. Quanto ao argumento igualmente avançado pelas autoridades belgas de que o interesse comum não seria prejudicado pela operação, é inoperante nesta fase, uma vez que se trata aqui de uma apreciação à luz do nº 1 do artigo 92º do Tratado CE e do nº 1 do artigo 61º do Acordo.

Em terceiro lugar, a existência de um auxílio é evidente na medida em que nenhum investidor ou banco privado teria concedido, em condições normais de mercado, um empréstimo sem juros a uma sociedade em que não tem qualquer participação e que regista dificuldades financeiras menos de dois anos depois da sua criação. Os balanços e contas de ganhos e perdas da VLM revelam, com efeito, que a companhia registou perdas de exploração de 13 milhões de francos belgas em 1993, primeiro verdadeiro ano de exploração. As perdas líquidas elevaram-se, quanto a elas, a 11,52 milhões de francos belgas durante o mesmo ano, o que corresponde a 15 % do capital social. Por outro lado, não pode ser aceite o argumento desenvolvido pelas autoridades belgas, segundo o qual estaria preenchido, no caso em presença, o critério do princípio do investidor racional numa economia de mercado, na medida em que deveriam ser tidas em consideração as vantagens de que beneficia a economia da região flamenga. Se a consideração das vantagens que decorrem para a economia flamenga da existência de uma ligação directa entre Antuérpia e o London City Airport traduz preocupações das autoridades flamengas agindo enquanto poder público, não são em nada pertinentes para o comportamento de um investidor racional numa economia de mercado.

No que se refere ao montante do auxílio, a Comissão considera que o elemento de auxílio « corresponde à diferença entre a taxa que a companhia aérea pagaria em condições normais de mercado e a taxa efectivamente paga. No caso extremo em que é feito um empréstimo sem a exigência de garantias a uma companhia que, em condições normais, não conseguiria obter financiamentos, o empréstimo corresponde efectivamente a um subsídio e a Comissão avalia-lo-á como tal » (2). No caso em espécie, o facto de a VLM ter registado perdas de certo modo moderadas em 1993, durante o seu primeiro ano de exploração, é habitual no sector dos transportes aéreos devido às especificidades do sector. Em consequência, estas perdas não constituíam, no início de 1994, um obstáculo ao acesso ao mercado financeiro, tanto mais que 1993 se revelou um ano particularmente difícil para a aviação civil e que para 1994 se esperava uma melhoria geral da conjuntura. Com efeito, as perdas da VLM situaram-se em 8,6 milhões de francos belgas em 1994, tendo a sua actividade continuado a desenvolver-se.

Para além disso, o mutuante dispõe de uma certa garantia de recuperar o seu crédito uma vez que, como contrapartida do empréstimo concedido, a região flamenga pode interferir na gestão da empresa, sendo necessário o seu acordo prévio para a alienação ou hipoteca de certos bens ou para proceder a uma diminuição do capital social ou a uma alteração da estrutura dos accionistas. De notar que, no final de 1993, a VLM dispunha de imobilizações corpóreas no valor de 7,3 milhões de francos belgas e possuía igualmente activos financeiros no valor de 16 milhões de francos belgas. Por outro lado, procedeu-se durante o ano de 1994 a um novo aumento, de 25 milhões de francos belgas, do capital social da empresa, que ascende actualmente a 100 milhões de francos belgas. Por outro lado, dos artigos 6º e 7º do contrato de empréstimo resulta que a operação pode ser imediatamente anulada caso a VLM não respeite as condições e regras do contrato e que a VLM está sujeita, no decurso da duração do contrato ao controlo dos serviços de inspecção do Ministério da Economia da região flamenga bem como ao controlo da comissão flamenga responsável pela fiscalização da gestão das empresas. Nestas condições, a Comissão considera que o montante do auxílio corresponde à taxa de juro que a companhia aérea deveria pagar em condições normais de mercado.

Relativamente a um empréstimo com uma duração de seis anos, a taxa de base na Bélgica (fundos do Estado belga, sem risco) no início de 1994 era de 7,3 %. A esta taxa de base, acresce normalmente o prémio de risco associado às características da empresa e do sector de actividade em

(1) *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal* 1991, página I-1433, fundamento 27.

(2) Aplicação dos artigos 92º e 93º do Tratado CE e do artigo 61º do Acordo EEE aos auxílios de Estado no sector da aviação (JO nº C 350 de 10. 12. 1994, p. 5, ponto 32).

causa, bem como à solidez da garantia que acompanha o empréstimo. No caso em presença, este prémio de risco poderia, segundo os meios bancários contactados a este propósito, ser estimado em 100 pontos de base, ou seja, 1 % se a região flamenga tivesse a plena garantia de recuperar o seu crédito. Não é, no entanto, este o caso na medida em que esta garantia não se baseia directamente em bens móveis ou imóveis como se se tratasse, por exemplo, de uma hipoteca. É, assim, conveniente estimar o prémio de risco neste caso em 200 pontos de base, ou seja, 2 %. Para concluir, a taxa de juro correspondente às condições normais de mercado é de 9,3 %. O montante do auxílio corresponde assim à soma dos juros decorrentes da aplicação desta taxa aos montantes emprestados.

VI

O auxílio que não integra o âmbito de aplicação dos regimes de auxílio aprovados, deveria ter sido previamente notificado à Comissão, nos termos do nº 3 do artigo 93º do Tratado. Ao não notificar o auxílio a título prévio, isto é, antes da sua execução, o Governo belga não cumpriu as obrigações que para ele decorrem do nº 3 do artigo 93º do Tratado. O auxílio foi assim concedido de forma ilegal e é ilícito.

VII

Deve proceder-se à análise da compatibilidade do auxílio à luz do disposto nos nºs 2 e 3 do artigo 92º do Tratado e dos nºs 2 e 3 do artigo 61º do Acordo.

As alíneas a), b) e c) do nº 2 do artigo 92º do Tratado, bem como das alíneas a), b) e c) do nº 2 do artigo 61º do Acordo, não são aplicáveis a este auxílio na medida em que não se trata de um auxílio de natureza social atribuído a consumidores individuais nem de um auxílio destinado a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários, nem ainda de um auxílio concedido a certas regiões da Alemanha.

O nº 3 do artigo 92º do Tratado e o nº 3 do artigo 61º do Acordo estabelecem uma lista dos auxílios que podem ser considerados compatíveis com o mercado comum. Esta compatibilidade deve ser apreciada na perspectiva da Comunidade e não de um único Estado-membro. As derrogações previstas no nº 3 do artigo 92º do Tratado e no nº 3 do artigo 61º do Acordo são aplicáveis unicamente no caso de a Comissão considerar que, sem o auxílio, as forças de mercado não seriam por si só suficientes para persuadir o futuro beneficiário do auxílio a agir de modo a contribuir para a prossecução de um dos objectivos destas derrogações.

A fim de salvaguardar o bom funcionamento do mercado comum e tendo em conta os princípios enunciados na alínea g) do artigo 3º do Tratado, as derrogações às disposições do nº 1 do artigo 92º, tal como definidas no nº 3 do mesmo artigo, devem ser objecto de uma interpretação restritiva aquando do exame de um regime de auxílio ou de qualquer medida individual. Para além disso, tendo em conta a concorrência mais intensa que resulta da liberalização progressiva dos transportes aéreos resultante do terceiro pacote de medidas, a Comissão deve seguir uma rigorosa política de controlo dos auxílios estatais, a fim de evitar que estes tenham efeitos contrários ao interesse comum.

As alíneas a) e c) do nº 3 do artigo 92º do Tratado e as alíneas a) e c) do nº 3 do artigo 61º do Acordo prevêem derrogações relativamente aos auxílios destinados a promover ou a facilitar o desenvolvimento de certas regiões. O empréstimo concedido à VLM pela região flamenga não pode beneficiar destas disposições uma vez que, por um lado, Antuérpia não satisfaz os critérios de elegibilidade para beneficiar de auxílios com finalidade regional e que, por outro, se trata de uma medida *ad hoc* relativa a uma única empresa que não integra um regime geral de que beneficiem todas as empresas flamengas. As autoridades belgas não invocaram, de resto, estas disposições.

A alínea b) do nº 3 do artigo 92º do Tratado e a alínea b) do nº 3 do artigo 61º do Acordo também não são aplicáveis no caso em presença, uma vez que o auxílio em causa não se destina a promover a realização de um projecto europeu nem a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-membro.

As autoridades belgas invocaram, em contrapartida, a derrogação prevista no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e no nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo, relativamente aos auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas. Alegam, a este respeito, que o empréstimo deve ser considerado como promovendo o desenvolvimento de actividades económicas uma vez que beneficia uma nova companhia aérea num sector muito concorrencial altamente capital intensivo. A Comissão não pode, no entanto, aceitar esta argumentação, estando apenas disposta a aceitar a derrogação prevista pelas disposições acima referidas em relação a auxílios concedidos a empresas em reestruturação (1) e, mesmo neste caso, sob diversas condições, entre as quais se conta essencialmente a existência de um programa aprovado pela Comissão. Ora, no caso em espécie, foram as próprias autoridades belgas que referiram não se tratar de um auxílio à reestruturação, não tendo feito qualquer alusão a um programa de saneamento da companhia VLM. A derrogação prevista na alínea c) do nº 3 do artigo 92º do Tratado e na alínea c) do nº 3 do artigo 61º do Acordo é assim inaplicável.

(1) Documento referido na nota 7, capítulo V.

As autoridades belgas argumentaram igualmente que o montante do auxílio é inferior ao limite máximo fixado pela Comissão em matéria de auxílios concedidos às pequenas e médias empresas. As autoridades belgas parecem referir-se às orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade, que estabelece um montante *de minimis* de 50 000 ecus [1]. No entanto, o mesmo documento precisa que « a regra *de minimis* não é aplicável nos sectores sujeitos a regras comunitárias especiais em matéria de auxílios estatais ». O sector dos transportes aéreos constitui precisamente um destes sectores. As regras especiais aplicáveis prevêem efectivamente um montante *de minimis* unicamente para efeitos processuais (procedimento acelerado de autorização), sem quaisquer implicações sobre a qualificação do auxílio ou a possibilidade de beneficiar de uma isenção. As autoridades belgas invocam, assim, sem fundamento a regra *de minimis*.

Das considerações anteriores resulta que a medida de auxílio em causa não pode ser abrangida por qualquer uma das derrogações previstas nos nºs 2 e 3 do artigo 92º do Tratado e nos nºs 2 e 3 do artigo 61º do Acordo, justificando-se, em consequência, ordenar à Bélgica que ponha termo a esta medida.

VIII

Quando um auxílio é incompatível com o mercado comum, a Comissão pode, em virtude do nº 2 do artigo 93º do Tratado e tal como confirmado pelo Tribunal de Justiça nos acórdãos proferidos em 12 de Julho de 1973 e em 24 de Fevereiro de 1987, respectivamente, nos processos 70/72 [2] e 310/85 [3], ordenar aos Estados-membros que recuperem o auxílio. As autoridades belgas devem, assim, recuperar, num prazo de dois meses, o auxílio concedido ilegalmente à VLM, ou seja, os juros correspondentes a uma taxa de 9,3 % aplicada ao montante do empréstimo em causa. Esta recuperação deverá ser efectuada de acordo com o direito nacional, nomeadamente as disposições em matéria de pagamento de juros de mora sobre créditos do Estado, devendo os juros vencer a partir da data de concessão do auxílio.

Esta medida é necessária para estabelecer o *status quo* anterior, eliminando todas as vantagens financeiras que o beneficiário do auxílio auferiu indevidamente desde a data em que o auxílio lhe foi concedido,

TOMOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

O empréstimo sem juros num montante de 20 milhões de francos belgas concedido em 1994 pela região flamenga à companhia aérea Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV (VLM) inclui elementos de auxílio estatal ilegais, uma vez que o auxílio foi concedido em violação do disposto no nº 3 do artigo 93º do Tratado CE. Estes elementos de auxílio são incompatíveis com o mercado comum nos termos do artigo 92º do Tratado CE e do artigo 61º do Acordo EEE.

Artigo 2º

O Estado belga estatuirá que o empréstimo de 20 milhões de francos belgas concedido à companhia VLM pela região flamenga passe a vencer juros à taxa de 9,3 %.

Artigo 3º

O Estado belga estatuirá a restituição, num prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, do auxílio correspondente à aplicação de uma taxa de juro de 9,3 % ao empréstimo de 20 milhões de francos belgas concedido pela região flamenga à companhia VLM, desde a data de concessão desse empréstimo. A recuperação deve processar-se em conformidade com o direito belga, nomeadamente as suas disposições em matéria de pagamento de juros de mora sobre as dívidas ao Estado ou às pessoas colectivas de direito público de carácter territorial. A taxa aplicável aos juros é a taxa de referência utilizada na avaliação dos regimes de auxílio com finalidade regional, devendo os juros vencer a partir da data de concessão do auxílio incompatível.

Artigo 4º

O Estado belga informará a Comissão, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, das medidas tomadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 5º

O Reino da Bélgica é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 26 de Julho de 1995.

Pela Comissão

Neil KINNOCK

Membro da Comissão

---

[1] JO nº C 368 de 23. 12. 1994, p. 12, pontos 2.3 e 4.1.

[2] Comissão contra Alemanha, *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal* 1973, página 813.

[3] Deufil contra Comissão, *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal* 1987, página 901.