

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 26 juillet 1995

concernant l'aide accordée par la Région flamande à la compagnie belge
Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV

(Les textes en langues française et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(95/466/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 93 paragraphe 2 premier alinéa,

vu l'accord instituant l'Espace économique européen, et notamment son article 62 paragraphe 1 point a),

ayant mis les parties intéressées en demeure de présenter leurs observations, conformément aux dispositions des articles susmentionnés, et compte tenu de ces observations,

considérant ce qui suit :

LES FAITS

I

Par lettre du 25 mars 1994, la compagnie Cityflyer Express Limited a déposé une plainte auprès de la Commission à l'encontre d'une aide sous la forme d'un prêt sans intérêt d'un montant de 20 millions de francs belges que la Région flamande aurait accordé ou s'apprêterait à accorder à la compagnie aérienne Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV, (ci-après dénommée « VLM »). À la suite de cette plainte, la Commission, par courrier du 25 mai 1994, a fait part de ces informations aux autorités belges et elle leur a, en conséquence, demandé de bien vouloir répondre aux questions suivantes afin de lui permettre d'examiner l'opération au regard des dispositions des articles 92 et 93 du traité relatives aux aides d'État :

- Quels sont les statuts de la compagnie VLM ? Qui détient le capital de cette compagnie aérienne ?
- Quelles sont les conditions (montant, taux d'intérêt, durée, etc. ...) auxquelles la Région flamande a accordé ou se propose d'accorder un prêt à la compagnie VLM ? Au cas où l'opération aurait déjà été réalisée, fournir une copie du contrat de prêt et, le cas échéant, de tous les documents joints à ce contrat (conditions annexées, décisions de la région flamande, etc.).

Ce courrier étant resté sans réponse dans le délai imparti d'un mois, une lettre de rappel a été transmise à la Belgique le 14 juillet 1994.

Par lettre du 3 août 1994, la Belgique a fait parvenir à la Commission les réponses aux questions précédentes en ce qui concerne les statuts de VLM et les conditions d'octroi du prêt. S'agissant tout d'abord des statuts, une copie de ces derniers a été transmise à la Commission. Il en ressort en particulier que la compagnie VLM est une société anonyme de droit belge dont le siège est situé à Van Tichelenlei 49, B-2610 Wommelgem. Elle a été constituée pour une durée illimitée le 21 février 1992 avec un capital initial de 10 millions de francs belges. Le capital a ensuite été augmenté à plusieurs reprises pour s'établir à 75 millions de francs belges à la fin de l'année 1993. Il est réparti entre neuf actionnaires : cinq sociétés de droit privé et quatre personnes physiques. VLM apparaît en conséquence comme une société entièrement privée. Son objet consiste en « l'achat, la vente, l'échange, le *leasing*, l'exploitation, la réparation et l'entretien d'aéronefs, pour son propre compte et pour le compte de tiers, en Belgique et à l'étranger. L'exploitation d'aéronefs en transport régulier et non régulier ».

S'agissant ensuite des conditions d'octroi du prêt, la réponse de la Belgique est la suivante :

« Montant : 20 millions de francs belges. Taux d'intérêt : 0 %. Calendrier de remboursement : respectivement 2, 3, 4, 5 et 6 ans après le versement : 4 millions de francs belges ».

La Belgique n'a fourni aucun autre document à la Commission, en particulier pas de copie du contrat de prêt. Il convient également d'indiquer que cette opération a été réalisée sans notification préalable auprès de la Commission dans le cadre des dispositions de l'article 93 paragraphe 3 du traité.

Au vu de ces éléments, la Commission a décidé, le 16 novembre 1994, d'ouvrir dans cette affaire la procédure de l'article 93 paragraphe 2 du traité. Les doutes de la Commission motivant l'ouverture de la procédure reposaient sur les deux éléments suivants : le fait que l'octroi d'un prêt sans intérêt constitue très certainement une aide d'État au sens des dispositions de l'article 92 paragraphe 1 du traité et de l'article 61 paragraphe 1 de l'accord sur l'Espace économique européen ; l'absence, à première vue, de possibilités de dérogation au titre des paragraphes 2 et 3 des mêmes articles.

Par une lettre du 6 décembre 1994, la Commission a porté sa décision d'ouverture de la procédure à la connaissance de la Belgique et l'a mise en demeure de présenter ces observations. Cette lettre a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*⁽¹⁾ et les autres États membres ainsi que les parties intéressées ont également été invités à présenter leurs observations conformément aux dispositions de l'article 93 paragraphe 2 du traité.

II

Les deux compagnies aériennes British Airways et Cityflyer Express Limited ont présenté des observations en tant que tiers intéressés à la suite de la publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Dans leurs observations, les deux transporteurs font valoir que l'opération de prêt en cause constitue une aide au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité. Cityflyer Express Limited, qui a joint à ses commentaires une copie des bilans et comptes de résultat de VLM pour 1992 et 1993, précise sur un point qu'aucun investisseur privé agissant de façon rationnelle n'aurait consenti un semblable prêt à VLM compte tenu notamment des pertes qu'elle a enregistrées en 1993. Selon les deux compagnies, l'aide fausse la concurrence sur les liaisons exploitées par VLM, en particulier sur la ligne Anvers-Londres sur laquelle VLM fait face à la concurrence de Cityflyer Express Limited. Par ailleurs, dans la mesure où il apparaît que le prêt n'aurait fait l'objet d'aucune sûreté particulière (telle que gage, nantissement, hypothèques, etc.) British Airways et Cityflyer Express Limited indiquent que le montant de l'aide est égal non pas à la somme des intérêts que VLM aurait dû payer si le prêt en cause lui avait été accordé par un investisseur agissant dans des conditions normales de marché, mais au montant du prêt lui-même.

En conséquence, elles demandent à la Commission de déclarer l'aide incompatible avec le marché commun. British Airways considère que l'aide n'est pas susceptible de bénéficier de l'une des dérogations prévues par l'article 92 paragraphe 2 et 3 du traité. Cityflyer Express Limited demande de plus que la Commission ordonne le remboursement de l'aide.

Par deux lettres en date des 1^{er} février 1995 (en français) et 10 février 1995 (en néerlandais), la Commission a fait parvenir aux autorités belges l'ensemble des observations présentées par British Airways et Cityflyer Express Limited, en leur indiquant qu'il leur appartenait de fournir à la Commission, le cas échéant, leurs propres observations sur ces commentaires.

⁽¹⁾ JO n° C 359 du 16. 12. 1994, p. 2.

III

Par lettre en date du 23 janvier 1995, la Belgique a présenté ses observations à la suite de la décision d'ouverture de la procédure et en réponse au courrier de la Commission du 6 décembre 1994.

En premier lieu, la Belgique fait valoir que le prêt en cause ne constitue pas une aide au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité dès lors qu'il n'affecte pas les échanges dans une mesure susceptible de compromettre l'intérêt commun et qu'il ne fausse pas non plus la concurrence entre compagnies aériennes communautaires. En effet, si le prêt a contribué à la création par VLM de la liaison Anvers-Londres (London City Airport), cette dernière constitue un marché distinct des liaisons Anvers-Londres (Heathrow) et Anvers-Londres (Gatwick) exploitées respectivement par les compagnies Sabena et Cityflyer Express. La Belgique affirme également qu'il ne s'agit pas d'une aide à la restructuration en vue de la couverture de pertes d'exploitation mais d'une aide indirecte aux investissements au cours de la phase initiale d'investissement d'une nouvelle compagnie aérienne régionale. À cet égard, selon la Belgique, la mesure en question constitue en fait une forme d'injection de capitaux qui satisfait aux critères de l'investisseur rationnel en économie de marché : cette mesure n'est certes pas rémunérée sous la forme d'intérêts ou de dividendes, mais elle procure des avantages indirects à la Région flamande en termes d'emploi et d'amélioration de la situation des entreprises grâce à la création de la ligne directe entre Anvers et l'aéroport de la *City*. Ces avantages iraient au-delà du rendement qu'un investisseur privé peut attendre d'un apport de capitaux, de même qu'ils iraient au-delà des bénéfices qu'auraient produits les intérêts que VLM aurait normalement dû payer.

En second lieu, la Belgique soutient qu'au cas où le prêt accordé à VLM contiendrait des éléments d'aide, ceux-ci peuvent bénéficier d'une exemption pour deux raisons. D'une part, la mesure doit être regardée comme compatible avec le marché commun au titre de l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité, en tant qu'aide destinée à faciliter le développement de certaines activités économiques, dès lors que doivent bénéficier d'une telle dérogation les investissements dans les compagnies aériennes nouvelles dans un secteur concurrentiel à forte intensité capitalistique. D'autre part, il s'agit d'une mesure d'aide limitée dont le montant est inférieur au plafond fixé par la Commission en matière d'aides accordées aux petites et moyennes entreprises.

IV

Par courrier en date du 2 mai 1995 adressé aux autorités belges, la Commission a renouvelé sa précédente demande de recevoir une copie du contrat de prêt dont il s'agit et elle a sollicité des précisions quant à l'existence de sûretés éventuellement constituées par le prêteur (la Région flamande) à l'égard de l'emprunteur (la compagnie

VLM) lors de l'opération de prêt en cause. Elle a également interrogé les autorités belges sur le chiffre d'affaires de VLM au cours des années 1992, 1993 et 1994 et elle leur a demandé une copie des bilans et comptes de résultat de l'entreprise pour ces mêmes années. Ce courrier étant resté sans réponse dans le délai imparti, une lettre de rappel a été adressée aux autorités belges le 13 juin 1995.

Par une correspondance en date du 16 juin 1995, la Belgique a répondu à la demande d'informations de la Commission. S'agissant de l'existence de sûretés, elle a indiqué que :

« Pendant la durée du contrat, l'accord préalable de la Région flamande est exigé pour la cession ou la mise sous hypothèque des biens meubles et immeubles et du fonds de commerce de la société, ainsi que pour la cession de certains actifs de la Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV.

La même exigence est prévue en cas de modification de la structure de l'actionariat ou de réduction du capital social.

Si ces conditions ne sont pas respectées, le contrat peut être résilié immédiatement et l'avance est immédiatement exigible. »

Par ce même courrier a été également porté à la connaissance de la Commission un projet de mémoire dont les grandes lignes sont les suivantes :

- l'opération en cause n'est pas une aide car le principe de l'investisseur rationnel en économie de marché est respecté en l'espèce compte tenu de la petite taille de VLM, de la faiblesse de l'investissement et donc du risque, et des bonnes perspectives de rentabilité de la compagnie,
- même s'il s'agit d'une aide, celle-ci est compatible dès lors qu'elle va permettre à un nouvel entrant de concurrencer les grandes compagnies en place dans un marché devenu très concurrentiel, que, compte tenu de sa faible importance, elle n'affecte pas les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun et qu'elle va dans le sens des intérêts des consommateurs et de la région. Enfin, elle doit bénéficier de la règle *de minimis*.

Par ailleurs, les autorités belges ont transmis à la Commission, par courrier du 14 juillet 1995, les copies des bilans et comptes de résultat demandés. Elles ont également, le 24 juillet 1995, fourni une copie de contrat de prêt. Il en ressort notamment que celui-ci est en date du 17 décembre 1993 et que l'argent devrait être mis à la disposition du bénéficiaire dans les soixante jours suivant cette date.

APPRÉCIATION JURIDIQUE

V

Aux termes de l'article 92 paragraphe 1 du traité et de l'article 61 paragraphe 1 de l'accord instituant l'Espace économique européen (ci-après dénommé « l'accord »), sont incompatibles avec le marché commun et avec cet accord, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres et entre les parties contractantes, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

Le prêt sans intérêt de 20 millions de francs belges accordé par la Région flamande à la compagnie VLM constitue une aide au sens de ces dispositions.

En premier lieu, le caractère public de l'opération résulte de ce que le prêt est accordé par une autorité régionale, à savoir la Région flamande. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, arrêt du 22 mars 1977, affaire 78-76 (Steinike et Weinlig) ⁽¹⁾, il faut entendre par aides d'État les aides accordées par les autorités centrales, régionales ou locales d'un État membre « ou par des organismes publics ou privés qu'il institue ou désigne en vue de gérer l'aide ».

En deuxième lieu, l'opération de prêt fausse la concurrence et affecte les échanges entre les États membres dès lors qu'elle bénéficie à une seule société dont l'activité de transport aérien, qui touche par nature directement aux échanges, s'étend à plusieurs États membres et peut couvrir l'ensemble de l'Espace économique européen. Cela est particulièrement vrai depuis l'entrée en vigueur du troisième paquet aérien le 1^{er} janvier 1993, qui achève le processus de libéralisation et accroît très sensiblement les possibilités de concurrence. En effet, VLM est un transporteur aérien communautaire qui possède une licence d'exploitation délivrée dans le cadre des dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil ⁽²⁾. Or, en application de l'article 3 du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil ⁽³⁾ et de l'article 5 du règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil ⁽⁴⁾, VLM doit être autorisée par le ou les États membres concernés, sauf exceptions dûment prévues par les mêmes règlements, à exercer des droits de trafic sur les liaisons intracommunautaires en fixant librement ses tarifs.

⁽¹⁾ Recueil 1977, p. 595, point 21 des motifs.

⁽²⁾ JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 1.

⁽³⁾ JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 8.

⁽⁴⁾ JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 15.

Du reste, dans son arrêt du 21 mars 1991 dans l'affaire 303/88, République italienne contre Commission⁽¹⁾, la Cour a dit pour droit « qu'une aide peut-être de nature à affecter les échanges entre les États membres et à fausser la concurrence, même si l'entreprise bénéficiaire, se trouvant en concurrence avec des producteurs d'autres États membres, ne participe pas elle-même aux exportations; en effet, lorsqu'un État membre octroie une aide à une entreprise, la production intérieure peut s'en trouver maintenue ou augmentée avec cette conséquence que les changes des entreprises établies dans d'autres États membres d'exporter leurs produits vers le marché de cet État membre en sont sensiblement diminuées. D'ailleurs, les aides d'une importance relativement faible sont, néanmoins, de nature à affecter les échanges entre États membres lorsque le secteur en question est marqué par une vive concurrence (arrêt du 11 novembre 1987, France/Commission, point 24, 259/85, Rec. p. 4393). » En l'espèce, compte tenu de l'intensité de la concurrence dans le secteur des transports aériens communautaires désormais libéralisés, la circonstance que VLM serait la seule compagnie à exploiter la liaison Anvers-Londres au départ et à l'arrivée du London City Airport est sans incidence sur l'appréciation de la Commission dans la mesure où l'aide reçue diminue de toute façon les chances des concurrents actuels ou potentiels de pénétrer le marché de la liaison en cause et fausse par là-même la concurrence. Rien n'interdit en outre à VLM d'utiliser l'aide en question pour s'attaquer à d'autres marchés. Quant au moyen également allégué par les autorités belges selon lequel l'intérêt commun ne serait pas compromis par l'opération, il apparaît en tout état de cause inopérant à ce stade, s'agissant ici d'une appréciation au regard de l'article 92 paragraphe 1 du traité et de l'article 61 paragraphe 1 de l'accord.

En troisième lieu, l'existence de l'aide ne fait pas de doute dans la mesure où aucun investisseur ou banque privé n'accorderait dans des conditions normales de marché un prêt sans intérêt à une société dans laquelle il ne possède aucune participation et qui connaît des difficultés financières moins de deux ans après sa création. Les bilans et comptes de résultat de VLM révèlent en effet que la compagnie a enregistré une perte d'exploitation de 13 millions de francs belges en 1993, première véritable année d'exploitation. La perte nette s'élevait quant à elle à 11,52 millions de francs belges au cours de la même année, ce qui correspond à 15 % du capital social. En outre, ne saurait être accueilli l'argument développé par les autorités belges selon lequel le principe de l'investisseur rationnel en économie de marché serait respecté en l'espèce car il faut prendre en compte les avantages procurés à l'économie de la Région flamande. Si la prise en compte des avantages découlant pour l'économie flamande de l'existence d'une liaison directe entre Anvers et le London City Airport témoigne des préoccupations des autorités flamandes agissant en tant que puissance publique, elle ne relève cependant en rien du comportement d'un investisseur rationnel dans une économie de marché.

En ce qui concerne le montant de l'aide, la Commission, dans l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation⁽²⁾, considère que l'élément d'aide est « équivalent à la différence entre le taux d'intérêt que la compagnie aérienne paierait dans des conditions normales de marché et celui qu'elle paie effectivement. Dans le cas extrême où un prêt non garanti est accordé à une compagnie qui, dans des circonstances normales, n'aurait pas été en mesure d'obtenir un financement, le prêt équivaut effectivement à une subvention et la Commission le considérera comme tel. » En l'espèce, le fait que VLM a fait des pertes somme toute modérées en 1993, au cours de sa première année d'exploitation, est une circonstance habituelle dans le secteur du transport aérien en raison des particularités de ce secteur. En conséquence, ces pertes ne constituaient pas, au début de l'année 1994, un obstacle à l'accès au marché financier d'autant que l'année 1993 s'est révélée une année particulièrement difficile pour l'aviation civile et que 1994 laissait envisager une amélioration générale de la conjoncture. De fait, les pertes de VLM ont été ramenées à 8,6 millions de francs belges en 1994 alors que son activité a continué à se développer. Par ailleurs, le prêteur dispose d'une certaine garantie de recouvrer sa créance puisque, en contrepartie de l'octroi du prêt, la Région flamande peut s'immiscer dans la gestion de l'entreprise, son accord préalable étant requis avant l'aliénation ou la mise en hypothèque de certains biens, ou avant une diminution du capital social ou un changement de la structure de l'actionariat. Il est à noter que, à la fin de l'année 1993, VLM disposait d'immobilisations matérielles d'une valeur de 7,3 millions de francs belges et possédait également des actifs financiers d'une valeur de 16 millions de francs belges. En outre, il a été procédé au cours de l'année 1994 à une nouvelle augmentation, d'un montant de 25 millions de francs belges du capital social de l'entreprise qui s'établit maintenant à 100 millions de francs belges. Il ressort de plus des articles 6 et 7 du contrat de prêt, d'une part, que l'opération peut être immédiatement annulée au cas où VLM ne respecte pas les conditions et modalités convenues dans le contrat et, d'autre part, que VLM est soumise, pendant la durée du contrat, au contrôle des services de l'inspection du ministère des affaires économiques de la Région flamande ainsi qu'au contrôle de la commission flamande chargée de la surveillance de la gestion des entreprises. Dans ces conditions, la Commission est d'avis que le montant de l'aide est équivalent au taux d'intérêt que la compagnie aurait payé dans des conditions normales de marché.

Pour un prêt d'une durée de six ans, le taux de base en Belgique (fonds d'État belge, sans risque) au début de l'année 1994 était de 7,3 %. À ce taux de base s'ajoute normalement la prime de risque liée aux caractéristiques de l'entreprise et du secteur d'activité ainsi qu'à la solidité

(1) Recueil I-1991, p. I-1433, point 27 des motifs.

(2) JO n° C 350 du 10. 12. 1994, p. 5, point 32.

de la sûreté constituée en contrepartie du prêt. En l'espèce, cette prime de risque pourrait, selon les milieux bancaires contactés à ce sujet, être estimée à 100 points de base, soit 1 %, si la sûreté constituée par la Région flamande lui offrait toute garantie de recouvrer sa créance. Tel n'est cependant pas le cas puisque cette sûreté n'est pas directement gagée sur des biens meubles ou immeubles comme le serait par exemple une hypothèque. Aussi, convient-il d'estimer à 200 points de base, soit 2 %, la prime de risque dans cette affaire. En définitive, le taux d'intérêt correspondant aux conditions normales de marché s'établit à 9,3 %. Le montant de l'aide s'élève en conséquence à la somme des intérêts découlant de l'application de ce taux aux sommes empruntées.

VI

L'aide, qui n'entre pas dans le champ d'application des régimes d'aide approuvés, aurait dû être notifiée à la Commission conformément à l'article 93 paragraphe 3 du traité. En omettant de notifier cette aide à l'avance, c'est-à-dire avant de la mettre à exécution, la Belgique a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 93 paragraphe 3. L'aide a donc été accordée de façon illégale et est illicite.

VII

Il convient d'examiner la compatibilité de l'aide en cause au regard des articles 92 paragraphes 2 et 3 du traité et de l'article 61 de l'accord.

Les dispositions de l'article 92 paragraphe 2 points a), b) et c) du traité et de l'article 61 de l'accord ne s'appliquent pas à cette aide dans la mesure où il ne s'agit ni d'une aide à caractère social octroyée à des consommateurs individuels, ni d'une aide destinée à remédier à des dommages causés par des calamités naturelles ou d'autres événements extraordinaires, ni d'une aide octroyée à l'économie de certaines régions allemandes.

L'article 92 paragraphe 3 du traité et l'article 61 paragraphe 3 de l'accord dressent la liste des aides qui peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun. Cette compatibilité doit être appréciée dans le contexte de la Communauté et non d'un seul État membre. Les dérogations prévues à l'article 92 paragraphe 3 du traité et à l'article 61 paragraphe 3 de l'accord s'appliquent uniquement dans le cas où la Commission peut établir que, sans l'aide en cause, les forces du marché n'auraient pas suffi à persuader le futur bénéficiaire de l'aide d'agir de manière à concourir à l'un des objectifs de ces dérogations.

Afin de sauvegarder le bon fonctionnement du marché commun et eu égard aux principes de l'article 3 point g) du traité, les dérogations aux dispositions de l'article 92

paragraphe 1, telles que définies à l'article 92 paragraphe 3, doivent faire l'objet d'une interprétation stricte lors de l'examen d'un régime d'aide ou de toute mesure individuelle. De plus, compte tenu de la concurrence accrue en relation avec la libéralisation progressive des transports aériens résultant du troisième train de mesures, la Commission doit s'en tenir à une rigoureuse politique de contrôle des aides d'État afin d'éviter que celles-ci aient des effets contraires à l'intérêt commun.

L'article 92 paragraphe 3 points a) et c) du traité et l'article 61 paragraphe 3 points a) et c) de l'accord comportent des dérogations en faveur des aides destinées à promouvoir ou à faciliter le développement de certaines régions. Le prêt accordé à VLM par la Région flamande ne peut bénéficier de ces dispositions dès lors que, d'une part, l'arrondissement d'Anvers ne remplit pas les critères d'éligibilité aux aides régionales et, d'autre part, il s'agit d'une mesure *ad hoc* concernant une seule entreprise et n'appartenant pas à un régime général dont bénéficieraient toutes les compagnies flamandes. Du reste, les autorités belges n'ont pas invoqué ces dispositions.

Les dispositions de l'article 92 paragraphe 3 point b) du traité et de l'article 61 de l'accord sont également inapplicables en l'espèce dès lors que l'aide en cause ne vise pas à promouvoir la réalisation d'un projet européen ou à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre.

Les autorités belges ont, par contre, invoqué la dérogation prévue à l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité et à l'article 61 paragraphe 3 point c) de l'accord pour les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques. Elles soutiennent à cet égard que le prêt doit être regardé comme facilitant le développement d'activités économiques car il bénéficie à une compagnie aérienne nouvelle placée dans un secteur très concurrentiel à forte intensité capitalistique. La Commission ne saurait toutefois suivre cette argumentation. Elle n'est prête, en effet, à accorder le bénéfice de la dérogation prévue par les dispositions précitées qu'au profit des seules aides octroyées aux entreprises en restructuration⁽¹⁾. Encore le bénéfice de la dérogation est-il soumis au respect de plusieurs conditions, parmi lesquelles figure principalement l'existence d'un programme approuvé par la Commission. Or, en l'espèce, les autorités belges ont elles-mêmes indiqué que le prêt ne constituait pas une aide à la restructuration et elles n'ont fait référence à aucun programme de redressement de la compagnie VLM. La dérogation de l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité et de l'article 61 de l'accord est donc en tout état de cause inapplicable.

(1) Cf. note de bas de page (7), chapitre V du document y cité.

Les autorités belges ont également mis en avant le fait que le montant de l'aide est inférieur au plafond fixé par la Commission en matière d'aides accordées aux petites et moyennes entreprises. Sans doute les autorités belges font-elles ainsi référence aux lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté qui fixe un montant *de minimis* de 50 000 écus⁽¹⁾. Cependant, le même document précise que « la règle *de minimis* n'est pas applicable dans les secteurs faisant l'objet de règles communautaires spéciales en matière d'aides d'État. » Le secteur du transport aérien constitue précisément l'un de ces secteurs. Les règles spéciales dont il fait l'objet prévoient un montant *de minimis* pour les seules questions procédurales (existence d'une procédure accélérée d'autorisation), à l'exclusion de toute implication pour la qualification même de l'aide ou les exemptions possibles. Aussi les autorités belges se prévalent-elles à tort d'une quelconque règle *de minimis*.

Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que la mesure d'aide en cause ne rentre dans aucun des cas prévus par les articles 92 paragraphes 2 et 3 du traité et 61 de l'accord. Il convient en conséquence d'ordonner à la Belgique de mettre fin à cette mesure.

VIII

Lorsque l'aide est incompatible avec le marché commun, la Commission a le pouvoir, en vertu des dispositions de l'article 93 paragraphe 2 du traité et comme la Cour de justice l'a confirmé dans les arrêts qu'elle a rendus le 12 juillet 1973 dans l'affaire 70/72 (Commission contre Allemagne)⁽²⁾ et le 24 février 1987 dans l'affaire 310/85 (Deufil contre Commission)⁽³⁾, d'enjoindre aux États membres d'en ordonner la restitution. Les autorités belges doivent donc recouvrer dans les deux mois l'aide illégalement accordée à la compagnie VLM, soit les intérêts correspondant à un taux de 9,3 % appliqué au montant du prêt en cause. Le recouvrement de l'aide doit s'effectuer conformément aux dispositions du droit national, notamment de celles qui régissent le paiement des arriérés d'intérêts sur les dettes envers l'État, les intérêts courant à partir de la date d'octroi de l'aide.

Cette mesure est nécessaire pour rétablir le *statu quo ante* en faisant disparaître tous les avantages financiers dont le bénéficiaire de l'aide illégale a indûment bénéficié depuis la date à laquelle l'aide lui a été accordée,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

Article premier

Le prêt sans intérêt d'un montant de 20 millions de francs belges accordé en 1994 par la Région flamande à la

compagnie aérienne Vlaamse Luchttransportmaatschappij NV (VLM), comprend des éléments d'aide d'État illégaux parce que consentis à l'entreprise en violation des dispositions de l'article 93 paragraphe 3 du traité CE. Ces éléments d'aide sont incompatibles avec le marché commun au sens de l'article 92 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE.

Article 2

Il est enjoint par la présente à la Belgique d'ordonner que le prêt de 20 millions de francs belges accordé à la compagnie VLM par la Région flamande porte désormais intérêts au taux de 9,3 %.

Article 3

Il est enjoint par la présente à la Belgique d'ordonner la restitution, dans les deux mois à partir de la notification de la présente décision, de l'aide correspondant à l'application d'un taux d'intérêt de 9,3 % au prêt de 20 millions de francs belges accordée par la Région flamande à la compagnie VLM, depuis la date de l'octroi de ce prêt. La restitution doit s'opérer conformément aux dispositions du droit belge, y compris à celles qui régissent le paiement des intérêts de retard sur les dettes envers l'État ou les collectivités publiques. Le taux applicable à ces intérêts est le taux utilisé comme référence dans l'évaluation des régimes d'aides régionaux, commençant à courir à compter de la date à laquelle l'aide incompatible a été octroyée.

Article 4

La Belgique informe la Commission, dans les deux mois à partir de la notification de la présente décision, des mesures qu'elle a prises pour s'y conformer.

Article 5

Le royaume de Belgique est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 26 juillet 1995.

Par la Commission

Neil KINNOCK

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO n° C 368 du 23. 12. 1994, p. 12, points 2.3 et 4.1.

⁽²⁾ Recueil 1973, p. 813.

⁽³⁾ Recueil 1987, p. 901.