# RAPPORT TER TERECHTZITTING
in zaak C-225/91 *

## I — Uiteenzetting van de feiten

1. In het communautaire kader voor staatssteun aan de automobielindustrie (PB 1989, C 123, blz. 3; hierna: „communautair kader") heeft de Commissie regels opgesteld voor de aanmelding van steun in deze sector en richtsnoeren gegeven voor de beoordeling van die steun.

Met ingang van 1 januari 1989 moeten alle door de overheidsinstanties in het kader van een goedgekeurde steunregeling getroffen steunmaatregelen ten behoeve een onderneming die werkzaam is in de automobielsector, op grond van artikel 93, lid 3, EEG-Verdrag vooraf worden aangemeld, indien de kosten van het project 12 miljoen ECU overschrijden.

Reddings- en herstructureringssteun worden alleen in uitzonderlijke gevallen goedgekeurd. De Commissie staat daarentegen positief jegens steun aan beroepsopleiding in verband met investeringen, op voorwaarde dat deze steun niet enkel dient om de kosten te verminderen welke de vennootschappen zelf behoren te dragen. Werkingssteun is verboden, ook in de achtergebleven gebieden, omdat deze rechtstreeks en duurzaam de concurrentie vervalst.

De Commissie staat positief jegens investeringssteun om de structurele handicap van de achtergebleven gebieden te verhelpen. Ofschoon deze steun gewoonlijk automatisch wordt toegekend volgens modaliteiten die tevoren zijn goedgekeurd, verlangt de Commissie toch dat hij wordt aangemeld, om de voordelen voor de regionale ontwikkeling te kunnen afwegen tegen de nadelige gevolgen voor de sector in zijn geheel.

2. Overeenkomstig de bepalingen van artikel 93, lid 3, EEG-Verdrag en van het communautaire kader bracht de Portugese Republiek de Commissie bij brief van 26 maart 1991 op de hoogte van een steunvoornemen ten gunste van de onderneming Newco, een onderneming die voor gelijke delen is opgericht door Ford Motor Company Inc. (hierna: „Ford") en Volkswagen AG (hierna: „VW"), voor de bouw van een fabriek voor polyvalente voertuigen te Setúbal, voor de periode van 1991 tot 1995. Deze aanmelding werd op 16 april gevolgd door een tweede aanmelding, betreffende aanvullende gegevens die „het dossier vervangen en vervolledigen".

3. De totale kostprijs van het project werd geraamd op 454 miljard ESC (2 550 miljoen ECU), waarvan 297 miljard ESC werden aangemerkt als een investering die recht geeft op staatssteun.

4. De aangemelde steun, voor een totaal bedrag van 97,44 miljard ESC, omvat een regionale subsidie van 89,1 miljard ESC (500 miljoen ECU), die wordt uitbetaald in het kader van de „Sistema de Incentivos de

* Procestaal: Frans.

Base Regional" (SIBR), een door de Commissie goedgekeurde Portugese regionale steunregeling, en een belastingvermindering van 8,34 miljard ESC (47 miljoen ECU), met ingang van 1997.

5. Het project voorziet onder meer in een door de Portugese regering en Newco georganiseerd opleidingsprogramma, waarvan de kosten 36 miljard ESC (202 miljoen ECU) bedragen, dat voor 90 % door de Portugese regering met steun van het Europees Sociaal Fonds wordt gefinancierd, en in bepaalde investeringen op het gebied van de infrastructuur, die de Portugese regering met steun van de communautaire fondsen voor haar rekening neemt. Bij brief van 31 mei 1991 verstrekte de Portugese regering de Commissie inlichtingen over dit programma.

6. Blijkens het dossier moest de produktie eind 1994 beginnen en vanaf 1996 190 000 voertuigen per jaar bereiken, die door Ford en VW in geïndividualiseerde versies en via afzonderlijke verkoopnetten zouden worden verkocht. Het project moest 5 000 rechtstreekse en 7 000 indirecte arbeidsplaatsen opleveren.

7. Bij brieven van 17 juni 1991, die aan de commissarissen Bangemann en Millan waren gericht, verzocht Matra, producent van het polyvalente voertuig „Espace", dat door Renault wordt verkocht, de Commissie, ervoor te zorgen dat het project de mededinging niet verstoort, en een officieel onderzoek in te stellen, zodat alle belanghebbenden hun standpunt kenbaar kunnen maken.

8. Op 26 juni 1991 diende Matra bij de Commissie een klacht in wegens schending van de artikelen 92 en volgende van het Verdrag door de Portugese regering en van artikel 85 door VW en Ford.

9. Op 27 juni 1991 vond een onderhoud plaats tussen de verantwoordelijken van de Commissie en van Matra. Tijdens dit onderhoud sprak Matra haar bezorgdheid uit en legde de Commissie uit, waarom de procedure van artikel 93, lid 2, niet was ingeleid.

10. Bij beschikking van 16 juli 1991 deelde de Commissie de Portugese regering mee, geen bezwaar te hebben tegen het aangemelde steunvoornemen.

De Commissie verklaarde, dat het aanleggen van de infrastructuur geen staatssteun vormde. Hetzelfde gold voor het opleidingsprogramma, dat los zou staan van de gemeenschappelijke onderneming en ook in behoeften van andere automobielproducenten zou voorzien. De steunintensiteit zou overeenkomen met een bruto subsidie-equivalent van 33,5 % en een netto subsidie-equivalent van 27,1 %, terwijl zij met de goedkeuring van de SIBR voor Setúbal een regionale steunintensiteit tot een bruto subsidie-equivalent van 75 % heeft toegestaan en heeft aanvaard, dat deze steun zou worden gecombineerd met andere steun, zoals fiscale steun, tot een netto subsidie-equivalent van 75 %, ongeacht de omvang van het project.

De Commissie erkende het belang van het project voor de ontwikkeling van Setúbal. Zij wees op de structurele handicaps van deze regio, die met name bestaan in de geografische afstand tot de belangrijkste markten en de relatieve economische achterstand van deze regio, factoren die hoge kosten voor vervoer, opslag, personeel, dat vaak uit het buitenland moet worden aangetrokken, en infrastructuur met zich brengen. Ondanks

besparingen op het gebied van de arbeidskrachten en de bouw, worden het niveau en de intensiteit van de voorgenomen steun gerechtvaardigd door de nadelen, uitgedrukt in termen van netto kosten, alsmede door de noodzaak een extra stimulans te geven aan investeringen in deze regio.

Wat de gevolgen van het project voor de sector polyvalente voertuigen betreft, wijst de Commissie op een constante groei van de vraag, die tegen 1995 300 000 tot 400 000 voertuigen per jaar zal bedragen. Ofschoon het project Ford en VW een aanzienlijk deel van de communautaire produktiecapaciteit voor deze voertuigen verleent, zal het in de nabije toekomst niet leiden tot overcapaciteit, zelfs niet indien rekening wordt gehouden met andere projecten die worden uitgevoerd of bestudeerd.

11. Op 17 juli 1991 antwoordde de Commissie op de brief van Matra van 17 juni, dat er aanzienlijke verbeteringen waren aangebracht in het ontwerp van steunvoornemen en dat de door de Portugese regering verrichte aanmelding, die op verzoek van de Commissie naar behoren was aangevuld, een evenwicht creëerde tussen de regionale belangen van de Gemeenschap en de zorg om elke verstoring van de mededinging te vermijden.

12. Op 30 juli 1991 zond de Commissie Matra ter informatie een kopie van haar beschikking van 16 juli. Aangaande artikel 85 van het Verdrag verklaarde de Commissie, dat de samenwerking tussen Ford en VW haars inziens in aanmerking kwam voor de in lid 3 voorziene ontheffing, doch dat zij had besloten de procedure van artikel 19, lid 3, van verordening nr. 17 in te leiden om derde belanghebbenden de gelegenheid te geven hun opmerkingen in te dienen.

## II — Schriftelijke procedure en conclusies van partijen

1. Het beroep van Matra SA is op 6 september 1991 ter griffie van het Hof ingeschreven.

2. Bij beschikking van 4 december 1991 heeft de president van het Hof het door Matra ingediende verzoek om opschorting van de tenuitvoerlegging van de beschikking die het voorwerp van het beroep tot nietigverklaring vormt, afgewezen (zaak C-225/91 R, Jurispr. 1991, blz. I-5823).

3. Bij beschikkingen van 8 april 1992 zijn de Portugese Republiek, Ford of Europe Inc. en Ford Werke AG (hierna: „Ford") toegelaten tot interventie ter ondersteuning van de conclusies van de Commissie.

4. *Matra*, verzoekster, concludeert dat het den Hove behage:

— het beroep ontvankelijk te verklaren;

— nietig te verklaren de beschikking van de Commissie van 16 juli 1991 en, in het algemeen, alle maatregelen te nemen die het Hof zinvol acht om de hierna gelaakte inbreuk op de regels van het EEG-Verdrag en de gevolgen daarvan te beëindigen;

— verweerster in de kosten te verwijzen.

5. De *Commissie,* verweerster, concludeert dat het den Hove behage:

— het door de onderneming Matra SA ingestelde beroep tot nietigverklaring van de beschikking van de Commissie van 16 juli 1991 betreffende steunmaatregelen ten behoeve van een gemeenschappelijke onderneming Ford-Volkswagen voor de produktie van polyvalente voertuigen te Setúbal ongegrond te verklaren;

— verzoekster in de kosten te verwijzen.

6. De *Portugese Republiek,* interveniënte ter ondersteuning van de conclusies van de Commissie, concludeert dat het den Hove behage:

— het beroep niet-ontvankelijk te verklaren op grond dat verzoekster niet bevoegd is in rechte op te treden;

— het beroep dientengevolge te verwerpen;

— subsidiair, te verklaren dat de door verzoekster tot staving van haar stellingen aangevoerde middelen ongegrond zijn;

— in beide gevallen, verzoekster in de kosten te verwijzen.

7. *Ford,* interveniënte ter ondersteuning van de conclusies van de Commissie, concludeert dat het den Hove behage:

— het door Matra ingestelde beroep tot nietigverklaring van de beschikking van de Commissie van 16 juli 1991 betreffende de goedkeuring van de aan het VUM Ford/VW project in Portugal verleende steun te verwerpen;

— Matra te verwijzen in de kosten, daaronder begrepen de kosten die de interveniënten Ford of Europe Inc. en Ford Werke AG zijn opgekomen.

8. *VW,* interveniënte ter ondersteuning van de conclusies van de Commissie, concludeert dat het den Hove behage:

— de vorderingen van Matra SA af te wijzen;

— Matra SA te verwijzen in de kosten, met name in de kosten van interveniënte.

9. Het Hof heeft, op rapport van de rechter-rapporteur en gehoord de advocaat-generaal, besloten zonder instructie tot de mondelinge behandeling over te gaan.

## III — Middelen en argumenten van partijen

### A — *De ontvankelijkheid*

1. De *Commissie*, verweerster, is van mening, dat Matra niet de geadresseerde van de beschikking is, maar, gezien haar marktpositie, door de beschikking wel rechtstreeks en individueel wordt geraakt.

Het is niet nodig na te gaan, of aan alle in het arrest van 28 januari 1986 (zaak 169/84, Cofaz, Jurispr. 1986, blz. 391) gestelde voorwaarden is voldaan; dit arrest had immers betrekking op het geval waarin de procedure van artikel 93, lid 2, was ingeleid, en een strikte toepassing van deze voorwaarden beperkt de rechtsmiddelen van de concurrerende ondernemingen.

2. Interveniënte *Ford* stelt, dat de beschikking Matra niet rechtstreeks en individueel raakt, daar deze slechts het polyvalente voertuig „Espace" produceert; dit voertuig wordt verkocht door Renault, die dus het economische risico draagt.

3. De *Portugese Republiek*, interveniënte, betwist eveneens de ontvankelijkheid van het beroep.

De regeling inzake de interventie belet een interveniënt niet een exceptie van niet-ontvankelijkheid op te werpen die door de verweerder niet is opgeworpen. De Portugese Republiek merkt dienaangaande op, dat de interveniërende partij een zelfstandig belang heeft, dat deze exceptie van niet-ontvankelijkheid de tot verwerping van het beroep strekkende conclusies van de Commissie niet in geding brengt, dat de „stand van het geding" voor het Hof niet belet dat dit punt wordt opgeworpen, dat de interveniërende partij niet kan worden onderworpen aan de strenge bepalingen van artikel 91 van het Reglement voor de procesvoering en dat verzoekster de mogelijkheid behoudt om op de door interveniënte aangevoerde middelen te antwoorden. De vragen van ontvankelijkheid zijn hoe dan ook van openbare orde en moeten door het Hof ambtshalve worden onderzocht.

Matra beschouwt zich ten onrechte als geadresseerde van de beschikking. Ofschoon artikel 175 daarin niet wordt genoemd, vormen de brieven van 17 juni 1991 een uitnodiging tot handelen en was Matra sinds het onderhoud van 27 juni 1991 op de hoogte van de afwijzing van haar verzoek. Indien men die datum in aanmerking neemt, rijst overigens het probleem van verval van het recht van beroep wegens overschrijding van de termijn. De brieven van de Commissie van 17 juli 1991 vormen slechts een bevestiging van deze afwijzende beschikking en de toezending aan Matra van de bestreden beschikking van 30 juli 1991 was slechts een gebaar van hoffelijkheid.

Matra kan evenmin volhouden rechtstreeks en individueel te zijn geraakt. Onder verwijzing naar het arrest van 28 januari 1986 (Cofaz, reeds aangehaald) betoogt de Portugese Republiek, dat wanneer een onderneming die niet de geadresseerde van een beschikking is, niet heeft deelgenomen aan de procedure van artikel 93, lid 3, in het bijzonder omdat deze procedure niet is ingeleid, een rechtsweg ter bescherming van haar wettelijke belangen niet noodzakelijk is. Matra wordt door de omstreden beschikking alleen geraakt in haar objectieve hoedanigheid van automobielconstructeur (zie arrest van 2 februari 1988, gevoegde zaken 67/85,

68/85 en 70/85, Van der Kooy, Jurispr. 1988, blz. 219). Het behoud van bepaalde marktaandelen vormt echter geen wettig belang dat in rechte wordt beschermd. De deelneming aan de precontentieuze procedure is noodzakelijk om de belangen van de verschillende betrokkenen te beoordelen. Ofschoon alle belanghebbenden het recht hebben om in het kader van een procedure te worden gehoord en op te komen tegen de weigering een procedure in te leiden, kunnen zij niet allen op goede gronden stellen, zelfs niet in geval zij aan de procedure hebben deelgenomen, rechtstreeks en individueel te zijn geraakt door een beschikking waarbij de steun wordt goedgekeurd.

4. *Matra*, verzoekster, stelt primair, dat over de vraag van de ontvankelijkheid is beslist bij de beschikking in kort geding van 4 oktober 1991.

Subsidiair betoogt zij, de geadresseerde van de bestreden beschikking te zijn, omdat deze haar klacht van 26 juni 1991 afwees, haar uitdrukkelijk individualiseerde en haar door de Commissie speciaal werd toegezonden.

Meer subsidiair stelt Matra, dat zij individueel en rechtstreeks is geraakt (zie arrest van 28 januari 1986, Cofaz, reeds aangehaald). Zij heeft immers een belangrijke rol gespeeld in de preliminaire procedure van artikel 93 en haar marktpositie is door de omstreden beschikking wezenlijk beïnvloed. Afgezien van het feit dat het betoog van Ford juridisch ongegrond is, is het gebaseerd op een feitelijke vergissing, omdat Matra, en niet Renault, door de gemeenschappelijke onderneming Newco zal worden geraakt.

B — *De vorm en de procedure*

1. *Matra* voert twee middelen aan, te weten schending van wezenlijke vormvoorschriften en schending van de algemene beginselen van het gemeenschapsrecht.

2. *De Commissie* betwist de gegrondheid van deze middelen.

*Het middel inzake schending van wezenlijke vormvoorschriften*

— De grief inzake vormgebreken

1. *Matra* stelt, dat de Commissie een eerste wezenlijke procedurefout heeft gemaakt door de procedure van artikel 93, lid 2, niet in te leiden, ondanks het feit dat er ernstige problemen waren bij de beantwoording van de vraag, of de steun verenigbaar was met het Verdrag, inzonderheid met de artikelen 92, 85 en 86 (zie arrest van 20 maart 1984, zaak 84/82, Duitsland/Commissie, Jurispr. 1984, blz. 1451). Wat artikel 92 betreft, wijst Matra met name op het hoge steunbedrag en op het risico van het ontstaan van overcapaciteit. De Commissie zelf zou twijfels hebben omtrent de verenigbaarheid van de overeenkomst tussen Ford en VW met de artikelen 85 en 86.

Uit het verloop van de procedure blijkt duidelijk, dat er ernstige problemen bestonden: sinds 1990 zouden er geheime bilaterale onderhandelingen hebben plaatsgevonden tussen de Portugese autoriteiten en de Commissie; gelet op de duur van deze onderhandelingen, moet de formele aanmeldingsprocedure wel vergemakkelijkt zijn. De Portugese autoriteiten zouden het aanvankelijke project aanzienlijk hebben gewijzigd en aan de goedkeuring zouden voorwaarden zijn verbonden betreffende, met name, het openstellen van het opleidingsprogramma voor andere fabrikanten en het gebruik van

de infrastructuur. Het feit, dat een jaarlijks rapport wordt geëist, toont aan, dat de Commissie bezorgd was over de mogelijke gevolgen van het project op de markt.

Matra voert vervolgens een aantal feitelijke gegevens aan die de inleiding van een procedure zouden hebben vereist, te weten het onevenredige karakter van zowel het project als de steun, het gevoelige karakter van de automobielsector en het voorbehoud van de Commissie ten aanzien van andere projecten van kleinere omvang.

Matra stelt, dat de Commissie een tweede vormfout heeft gemaakt door de steun goed te keuren zonder af te wachten, of de overeenkomst tussen Ford en VW in aanmerking kwam voor de ontheffing van artikel 85, lid 3. In het arrest van 21 mei 1980 (zaak 73/79, Commissie/Italië, Jurispr. 1980, blz. 433) heeft het Hof geoordeeld, dat een procedure krachtens de artikelen 92 en 93 nooit mag leiden tot een uitkomst die in tegenspraak is met andere verdragsbepalingen, in dit geval artikel 95. Dit zou a fortiori gelden voor het verband tussen de artikelen 92 en volgende en 85 en volgende. Het Hof zou in sommige gevallen hebben geoordeeld, dat de modaliteiten van een steunmaatregel, die in strijd waren met andere verdragsbepalingen dan de artikelen 92 en 93, onlosmakelijk verbonden waren met het doel van de steun en dat daarom alleen de procedure van artikel 93 moest worden gevolgd (zie arresten van 22 maart 1977, zaak 74/76, Iannelli & Volpi, Jurispr. 1977, blz. 557, en 25 juni 1970, zaak 47/69, Frankrijk/Commissie, Jurispr. 1970, blz. 487), terwijl het in andere gevallen een cumulatie van de procedures aanvaardde (zie arrest van 21 mei 1980, Commissie/Italië, reeds aangehaald). Hoe het ook zij, de Commissie had alle ten aanzien van het mededingingsrecht gerezen problemen moeten onderzoeken, alvorens tot een conclusie te komen over hetzij de artikelen 92 en 93, hetzij de artikelen 85 en 86. De Commissie heeft de ontheffingsprocedure van artikel 85, lid 3, en met name de raadpleging van derden, haar zin ontnomen. De scheiding van beide procedures zou er overigens toe hebben geleid, dat de Commissie tegengestelde standpunten heeft ingenomen: in het kader van de ontheffingsprocedure zou zij hebben gesteld, dat het Newco-project tot een gezonde mededingingsstructuur zou leiden; op het ogenblik van de goedkeuring van de steun zou zij hebben verklaard, dat de ontstane verstoring van de mededinging in overeenstemming was met de doelstellingen van het Verdrag.

Het juridisch syllogisme, dat erin bestaat dat eerst wordt gezegd, dat de steun alleen kan worden betaald indien de onderneming wordt opgericht, vervolgens dat voor deze oprichting een ontheffing is vereist, en dat de steun derhalve alleen kan worden betaald indien een ontheffing is verleend, zou ongefundeerd zijn. De major komt niet overeen met de werkelijkheid: het eerste deel van de steun zou zijn betaald bij de ondertekening van het contract, zonder dat er een voorwaarde werd gesteld omtrent de uitvoering van de investering; de steun op het gebied van de infrastructuur en de opleiding zou in elk geval moeten worden betaald. Het beroep is in ieder geval gericht tegen de beschikking als zodanig, en niet tegen de daadwerkelijke uitbetaling van de steun. De minor zou eveneens gebrekkig zijn: de procedure van artikel 85, lid 3, heeft immers geen schorsende werking, is dikwijls lang en leidt niet altijd tot een expliciete beslissing. De gevolgen van de automatische nietigheid van de mededinging beperkende clausules voor de geldigheid van contracten vallen bovendien onder het nationale recht, en het valt te betwijfelen, of een derde voor een Portugese rechterlijke instantie kan concluderen tot nietigheid van een contract waarbij hij geen partij is. De conclusie van het syllogisme zou derhalve verkeerd zijn: de

beschikking waarbij de steun werd goedgekeurd, staat juridisch gezien los van de uitkomst van de ontheffingsprocedure.

2. Volgens de *Commissie* leidt Matra's betoog ertoe, dat, gelet op het communautair kader en het belang van de investeringen in de automobielsector, de Commissie verplicht is ambtshalve de procedure van artikel 93, lid 2, in te leiden voor elke regionale steunmaatregel. In casu heeft de Commissie geen ernstige problemen ondervonden bij de beoordeling van de steun.

De preliminaire contacten met de Portugese autoriteiten vonden plaats in het kader van een goede samenwerking tussen de communautaire en de nationale autoriteiten en zijn geheim noch buitensporig lang geweest. De aanmelding van 16 april 1991 bevatte geen substantiële wijzigingen ten opzichte van de formele aanmelding van 26 maart 1991, doch diende enkel om bepaalde lacunes op te vullen en kleine fouten te herstellen. In de bestreden beschikking wordt geen enkele voorwaarde gesteld. De door de Commissie gevraagde rapporten dienen om achteraf na te gaan, of de infrastructuur voor gemeenschappelijke doeleinden wordt gebruikt en of de betaling van de steun conform de aanmelding heeft plaatsgevonden.

Aangaande het verwijt, dat de ontheffingsprocedure van artikel 85, lid 3, is geschonden, herinnert de Commissie eraan, dat deze procedure haar niet kan beletten haar bevoegdheden met betrekking tot de artikelen 92 en 93 uit te oefenen. Het is inderdaad zo, dat de Commissie steunregelingen die in strijd zijn met andere verdragsbepalingen, niet als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt mag aanmerken. In de onderhavige zaak heeft de Commissie echter pas een positieve beschikking gegeven na tot een eerste gunstige beoordeling van de overeenkomst Ford/VW te zijn gekomen. Hoe het ook zij, de Portugese regering kan de steun alleen verlenen, indien de investering wordt gedaan. Wordt de ontheffing echter geweigerd, dan kunnen de Portugese autoriteiten de steun niet verlenen, aangezien de gemeenschappelijke onderneming en de investeringen niet tot stand kunnen komen.

3. *Ford* beklemtoont eveneens het verschil tussen de artikelen 85 en 92; het eerste heeft alleen betrekking op de ondernemingen, het tweede confronteert de Commissie met de Lid-Staten. De Commissie had eerst moeten onderzoeken, of de betrokken steun niet onder de uitzondering van artikel 92, lid 3, viel, alvorens de mogelijkheid van een ontheffing voor de overeenkomst Ford/VW te onderzoeken. Volgens de bewoordingen van de overeenkomst tussen Ford en VW, enerzijds, de Portugese regering, anderzijds en volgens de Portugese wetgeving, moet in geval van weigering van een ontheffing alle steun worden terugbetaald.

4. De *Portugese Republiek* preciseert, dat de sinds het communautaire kader op de Lid-Staten rustende verplichting om steun aan de automobielindustrie aan te melden, vereist dat de Lid-Staat precies weet welke gegevens hij moet aanmelden. De aan de eigenlijke aanmelding voorafgaande contacten met de Commissie hadden betrekking op technische vragen en vormden geen onderhandeling. De aanmelding zelf heeft binnen de gestelde termijn plaatsgevonden en is ter aanvulling van bepaalde kleine lacunes vervolledigd. De bewoordingen en de termijn van de beoordeling van de aanmelding komen overeen met de gebruikelijke praktijk van de Commissie. De mondelinge contacten na de aanmelding hadden tot doel de voordien aangemelde gegevens te verduidelijken en te bevestigen.

Volgens het arrest van 20 maart 1984 (Duitsland/Commissie, reeds aangehaald) berust de beslissing om de procedure van artikel 93, lid 2, in te leiden op de overtuiging waartoe de Commissie na afloop van het preliminair onderzoek was gekomen. Verzoeksters standpunt, dat er serieuze problemen bestonden die de inleiding van de procedure vereisten, wijzigt de door het Verdrag aan de Commissie verleende beoordelingsbevoegdheid en verplicht het Hof, zich in haar plaats te stellen bij de uitoefening van die bevoegdheid.

De Portugese Republiek deelt het standpunt van de Commissie ten aanzien van het verband tussen de artikelen 85 en 92.

— De grief inzake ontoereikende motivering

1. Volgens Matra is de motivering van de beschikking, wat de verenigbaarheid van het project met artikel 92, lid 3 betreft, ontoereikend of zelfs geheel afwezig. De analyse van de feitelijke situatie, in het bijzonder het onderzoek van de relevante markt waarop verstoringen van de mededinging moeten worden vermeden, is gebrekkig. Het reële financiële gevolg van de subsidie is slechts gemeten aan het totale investeringspercentage van de moedermaatschappijen, en is niet vergeleken met de investeringen van de rechtstreekse concurrenten, met de verschillende investeringsgegevens, met de jaarlijkse nettowinst van een fabriek met een gelijke capaciteit van een van de moedermaatschappijen, en is niet geanalyseerd op het punt van de gevolgen voor het evenwicht van de gemeenschappelijke onderneming. Voorts bevat de beschikking geen precieze analyse van de investering zelf, die door het bedrag ervan duidelijk afwijkt van de industriële normen. Ten slotte ontbreekt een financiële analyse van de gevolgen van de subsidie, gelet op de gestelde regionale handicaps voor de andere marktdeelnemers. Men had nauwkeurige gegevens moeten verschaffen over de economische achterstand van Setúbal en men had moeten bekijken, in welke mate de investeringen op het gebied van de infrastructuur en de beroepsopleiding daaraan niet beantwoorden.

2. De *Commissie* brengt hiertegen in, dat Matra's kritiek betreffende de motivering samenvalt met die betreffende de gegrondheid van de beschikking, en zij verwijst naar haar argumenten dienaangaande.

De motivering van een positieve beschikking betreffende individuele regionale steun verschilt noodzakelijkerwijs van die van een negatieve beschikking; de motivering moet immers worden onderzocht in het kader van de algemene steunregeling, de door de Commissie goedgekeurde SIBR, van de in 1988 vastgestelde toepassingswijze van artikel 92, lid 3, sub a en b, en van het communautaire kader. Uit dat oogpunt is de marktanalyse in de bestreden beschikking voldoende uitgewerkt. Voorts heeft de Commissie ter zake van de structurele handicap rekening gehouden met de extra kosten voor transport, opslag, personeel en infrastructuur.

3. De Portugese Republiek voert gelijksoortige argumenten aan en geeft een gedetailleerd overzicht van de door de Commissie goedgekeurde nationale regeling voor regionale steun, waaronder de litigieuze steun valt.

*Schending van de algemene rechtsbeginselen*

— De grief inzake schending van het recht van verweer

1. *Matra* verwijt de Commissie inbreuk te hebben gemaakt op het algemene beginsel van het recht van verweer, dat eveneens geldt op het gebied van staatssteun. De preliminaire procedure van artikel 93, lid 1, zou de belanghebbenden geen gelijksoortige waarborgen bieden als die van lid 2 (zie arrest van 20 maart 1984, Duitsland/Commissie, reeds aangehaald).

Zelfs als men ervan uitgaat, dat de inleiding van deze procedure kan worden geweigerd, heeft de Commissie toch Matra's recht van verweer geschonden door haar niet op de juiste wijze te raadplegen. Het onderhoud van 27 juni 1991 is immers puur formeel gebleven, aangezien de omstreden beschikking korte tijd daarna expliciet werd vastgesteld. Geen van Matra's argumenten is in de beschikking overgenomen of weerlegd; zij heeft nooit toegang gekregen tot het dossier noch heeft zij haar opmerkingen kunnen indienen over de ontwerp-beschikking. Het onderscheid tussen de klagers en de ondernemingen die betrokken zijn bij een tegen hen ingesteld onderzoek, is irrelevant.

2. De Commissie brengt hiertegen in, dat de procedure van artikel 93, lid 2, niet is vermeden, maar dat zij niet noodzakelijk bleek. Verzoekster heeft vóór de vaststelling van de beschikking de mogelijkheid gekregen haar opmerkingen aan de Commissie mede te delen, en de inleiding van een formele procedure zou haar geen extra voordeel hebben opgeleverd. De Commissie heeft rekening gehouden met alle opmerkingen van Matra, maar zij is niet verplicht in haar beschikkingen een gedetailleerde uiteenzetting te geven van alle door klagers aangevoerde argumenten en tegenargumenten. Het Hof maakt, wat de omvang van het recht van verweer betreft, onderscheid tussen de personen tot wie een administratieve beschikking is gericht, en klagers (zie arrest van 17 november 1987, gevoegde zaken 142/84 en 156/84, BAT en Reynolds, Jurispr. 1987, blz. 4487).

3. De *Portugese Republiek* voegt hieraan toe, dat verzoekster had kunnen opkomen tegen de weigering van de Commissie om de procedure in te leiden.

— De grief inzake schending van het beginsel van goed bestuur

1. *Matra* stelt, dat de Commissie het beginsel van goed bestuur heeft geschonden door te weigeren de procedure van artikel 93, lid 2, in te leiden, hetgeen haar de mogelijkheid zou hebben gegeven zich volledig te informeren, en door de beschikking te geven alvorens te hebben vastgesteld, of de begunstigde onderneming, wat het mededingingsrecht betreft, geldig was opgericht.

2. De *Commissie* antwoordt hierop, dat zij over alle gegevens beschikte om haar standpunt te bepalen en dat zij rekening heeft gehouden met de opmerkingen van Matra.

C — *Ten gronde*

1. *Matra* voert drie middelen tot nietigverklaring aan, namelijk beoordelingsfouten, rechtsdwalingen en misbruik van bevoegdheid.

2. De *Commissie* betwist de gegrondheid van deze middelen.

*Het middel inzake kennelijke beoordelingsfouten*

— De grief inzake miskenning van een risico van overcapaciteit

1. *Matra* verwijt de Commissie een kennelijk onjuiste beoordeling van de feiten te hebben gegeven: volgens onafhankelijke deskundigen zullen de bekende Europese investeringsprojecten eind 1995 naar schatting tot een produktiecapaciteit van 500 000 voertuigen voor een markt van 300 000 voertuigen leiden, dat wil zeggen tot een overcapaciteit van meer dan 50 %. Ford zou met onvolledige cijfers zijn gekomen, en zelfs indien men de prognoses extrapoleert tot het jaar 2000, komt men op een overcapaciteit van 40 tot 50 %.

Het antwoord op de tegenstrijdigheid tussen een beperkte, maar zich uitbreidende markt en de massaproduktie van het Newco-project bestaat in het „preventief veroveren" van de markt, in de eerste plaats door zo snel mogelijk een machtspositie te verwerven en in de tweede plaats door de produktie de eerste tijd zwaar te subsidiëren in afwachting van de stijging van de verkoop. Alle marktdeelnemers die geen subsidie ontvangen, krijgen daarom te maken met extra kosten, een verlaagde rentabiliteit en een gedestabiliseerde mededinging.

De Commissie kan het gevaar van het ontstaan van een machtspositie voor Ford en VW niet betwisten door de nadruk te leggen op de handhaving van verschillende modellen en distributiekanalen. Door de steun, de opheffing van de mededinging tussen Ford en VW en de voordelen van schaalvergroting kan de gemeenschappelijke onderneming onafhankelijk van haar concurrenten optreden. Bij de beoordeling van de economische invloed van de subsidie heeft de Commissie geen rekening gehouden met de economische voordelen van de gemeenschappelijke machtspositie.

2. De *Commissie* herinnert eraan, dat zij in het communautaire kader heeft beklemtoond, dat regionale steunmaatregelen niet tot grote overcapaciteit mochten leiden. De onderneming Newco verwacht pas in 1996 haar volledig produktieritme te halen en voor 1995 zou de totale verkoop van de bestaande of toekomstige fabrieken de geschatte vraag van 325 000 voertuigen niet overtreffen. Deze vraag zal geleidelijk stijgen en zal in 1999 500 000 voertuigen bedragen, hetgeen ongeveer overeenkomt met de produktiecapaciteit. Zelfs indien men rekening houdt met de invoer uit Japan, zal het Newco-project niet leiden tot een omvangrijke overcapaciteit.

Een machtspositie betekent economische onafhankelijkheid ten opzichte van de andere marktdeelnemers. Ford en VW kunnen echter, ondanks een marktaandeel van 35 %, niet handelen zonder rekening te houden met andere Europese fabrikanten van polyvalente voertuigen, zoals Chrysler/SDP, PSA/Fiat en Matra/Renault. Gelet op het feit dat Ford en VW via onafhankelijke dealernetten verschillende modellen verkopen, kan men hun marktaandelen niet samentellen om op die manier een gemeenschappelijke machtspositie aan te tonen. De voordelen van schaalvergroting worden ten dele geneutraliseerd door de extra ontwikkelingskosten van het gemeenschappelijke produkt en de verscheidenheid van modellen. Matra zou overigens gelijksoortige besparingen hebben door haar samenwerking met Renault.

3. *Ford* en *VW* herinneren er om te beginnen aan, dat de Commissie bij de toepassing van artikel 92, lid 2, over een ruime beoordelingsbevoegdheid beschikt (arresten van 17 september 1980, zaak 730/79, Philip Morris, Jurispr. 1980, blz. 2671; 24 februari 1987, zaak 310/85, Deufil, Jurispr. 1987, blz. 901, en 14 februari 1990, zaak C-301/87, Frankrijk/Commissie, Jurispr. 1990, blz. I-307). Het Hof moet zijn wettigheidstoetsing daarom beperken tot de vraag, of er sprake is van een kennelijk verkeerde beoordeling van de feiten of van misbruik van bevoegdheid.

Volgens *VW* bestaat er geen beginsel, dat investeringssteun volgens artikel 92, leden 2 en 3, alleen is toegestaan indien hij niet tot overcapaciteit leidt. In het communautaire kader heeft de Commissie alleen gewezen op het gevaar voor een aanzienlijke overcapaciteit. VW vraagt zich af, of er wel een typische markt voor polyvalente voertuigen bestaat, gelet op de mogelijkheden deze voertuigen te vervangen door „breaks" of andere kleine bedrijfsvoertuigen. De door Matra verrichte marktonderzoeken beslaan slechts de periode tot 1995, houden geen rekening met de afzetmogelijkheden buiten West-Europa en gaan uit van de verkeerde premisse, dat Newco onmiddellijk zijn volledige produktiecapaciteit zal benutten.

Volgens *Ford* stelt extrapolatie van de door Matra voorgestelde marktverwachtingen tot het jaar 2000 een vraag van 450 000 tot 980 000 voertuigen in het vooruitzicht, waar tegenover een produktiecapaciteit van 536 000 voertuigen staat.

Voorts moet rekening worden gehouden met de uitvoer buiten West-Europa en met de overcapaciteit waaraan de automobielindustrie om conjuncturele redenen behoefte heeft.

Omdat Ford en VW verschillende modellen en distributiekanalen hebben, blijft de concurrentie op het gebied van prijzen, merken, diensten en zelfs kwaliteit gehandhaafd. In plaats van een nieuwe machtspositie te creëren, helpt de gemeenschappelijke onderneming de machtspositie van Matra/Renault op te heffen.

— De grief inzake kennelijk onjuiste beoordeling van de regionale handicap

1. *Matra* verwijt de Commissie, dat zij bij de beoordeling van de structurele handicap die het niveau van de steun en de intensiteit ervan zou rechtvaardigen, de feiten verkeerd heeft geanalyseerd. De extra kosten voor vervoer, opleiding, overplaatsing van kaderpersoneel en investeringen, hadden moeten worden geplaatst tegenover besparingen die te Setúbal kunnen worden verwezenlijkt. Matra wijst in dit verband op de lagere arbeids-, grond-, bouw- en onderhoudskosten, de voordelen van schaal- en omvangvergroting als gevolg van de overeenkomst tussen Ford en VW alsmede de besparingen voortvloeiende uit de infrastructuur en de aanwezigheid van andere automobielfabrikanten. Tegenover de extra kosten van 170 tot 220 ECU per voertuig staat een rechtstreekse steun van 600 tot 1 000 ECU, en wel over een normale afschrijvingstermijn van zeven jaar.

De Commissie zou voorts een kennelijke rechtsdwaling hebben begaan door, anders dan in haar mededeling van 1979 over regionale steun en in het communautaire kader, aan te nemen dat de steun naast de extra investeringskosten ook de werkingskosten moet neutraliseren. Men dient onderscheid te maken tussen de gewone werkingskosten, die

worden opgevoerd op de exploitatierekening van ondernemingen, en de investeringssteun die onder de balanspost „materiële of immateriële activa" wordt opgenomen.

De Commissie zou ten onrechte hebben aanvaard, dat de regionale steun tot een verplaatsing van industrieën en bestaande arbeidsplaatsen leidt. Matra betwist overigens het regionale karakter van het project, aangezien de reële economische gevolgen ervan zich in belangrijke mate buiten Portugal zullen voordoen; door de steun kunnen Ford en VW de investeringen die zij normaliter hadden moeten doen, immers verminderen; de geplande fabriek is een assemblagefabriek met een beperkte plaatselijke toegevoegde waarde waarbij weinig technologie wordt overgebracht; de op gang gebrachte handelsstromen zullen voornamelijk ten goede komen aan de producenten van „edele" onderdelen, met name Ford en VW, die in het centrum van Europa zijn gevestigd; 95 % van de produktie wordt opnieuw uitgevoerd, waardoor de litigieuze steun zich ontpopt als een rechtstreekse exportsubsidie; voor zover de steun werkingssteun is, komt hij ten goede aan de thesaurie van de gemeenschappelijke onderneming en niet aan de zogeheten achtergebleven regio.

Het feit dat het netto subsidie-equivalent onder de 75 % blijft, vormt geen garantie, dat de Commissie geen kennelijke beoordelingsfout heeft gemaakt. Matra verstrekt cijfers die, wat de enige relevante investeringen betreft, namelijk de in aanmerking komende materiële investeringen, een steunintensiteit van 67 % aantonen.

De door Ford verstrekte gegevens over de structurele handicap wijzen op de afwezigheid van enige cijfermatige rechtvaardiging in de beschikking. Matra betwist deze cijfers echter en komt, door de netto regionale handicap te vergelijken met de steun, op een netto voordeel per voertuig dat dertien tot twintig maal groter is dan het door Ford genoemde.

2. De *Commissie* herinnert eraan, dat het concurrentievoordeel inherent is aan alle in artikel 92, lid 1, bedoelde steunmaatregelen. Het enige waar het op aankomt, is dat de steun verenigbaar is met de in artikel 92, lid 3, sub a, genoemde afwijkingen.

Met betrekking tot de regionale handicap beklemtoont de Commissie, dat de steun niet alleen de extra kosten voortvloeiende uit de investeringen moet compenseren, maar eveneens die welke uit de werking van de nieuwe installaties voortvloeien. De steun moet de ondernemingen voorts stimuleren naar de bedoelde regio's te verhuizen. De Commissie heeft alle gegevens geanalyseerd teneinde te zorgen voor een evenwicht tussen de eisen van mededinging en die van de regionale ontwikkeling, waarvan het belang in het communautaire kader is beklemtoond. Zo heeft de Commissie elke investeringspost onderzocht alsmede de extra werkingskosten (voor een periode van vijf jaar) voortvloeiende uit de keuze voor Setúbal, waarbij zij rekening heeft gehouden met de besparingen die uit die keuze kunnen voortvloeien. De steunintensiteit is beoordeeld aan de hand van de voor andere regionale investeringen gehanteerde criteria, te weten de invloed van de investering en de daarbij behorende produktie op het betrokken marktsegment, de aard van de voor de bepaling van de steunintensiteit in aanmerking te nemen kosten, een kosten/batenanalyse van de investering rekening houdend met het geografische element, en de rechtstreekse en indirecte voordelen op regionaal vlak.

Het bepalen van de intensiteit van de steun aan de regionale ontwikkeling behoort tot de beoordelingsbevoegdheid op het gebied van economisch beleid, die artikel 92 de Commissie verleent. De regionale subsidie vormt slechts een derde van het door de Commissie in het kader van de Portugese SIBR toegestane plafond en is gerechtvaardigd gezien de extra kosten die de vestiging te Setúbal meebrengt. De belastingvermindering over de periode 1997 tot 2001 vormt een zogeheten regionale stimulans. Het gaat hierbij om het creëren en niet om het verplaatsen van arbeidsplaatsen.

De Commissie preciseert, dat in de aanmelding niet wordt gesproken van een verplichting voor Ford en VW om zich voor een bepaald bedrag bij Portugese ondernemingen te bevoorraden. Deze verplichting zou in strijd kunnen zijn met artikel 30 van het Verdrag. Het betreft echter een voorwaarde die niet nauw is verbonden met de aangemelde steunregeling en die de beschikking van 16 juli 1991 niet in geding brengt (zie arrest van 22 maart 1977, Ianelli & Volpi, reeds aangehaald).

3. *VW, Ford* en de *Portugese regering* beklemtonen, dat regionale ontwikkeling een van de doelstellingen van het Verdrag is, en dat artikel 92, lid 3, ten gunste van de economische ontwikkeling van achtergebleven gebieden een uitzondering maakt op het beginsel van vrije mededinging. Portugal voldoet aan de criteria die door de Commissie zijn opgesteld in haar mededeling inzake de wijze van toepassing van artikel 92, lid 3, sub a en c, op regionale steunmaatregelen (PB 1988, C 212, blz. 2). Bij deze toepassingswijze heeft de Commissie voor de betrokken regio's een bruto subsidie-equivalent van 75 % van de aanvankelijke investering toegestaan. De intensiteit van de betwiste steun bedraagt echter slechts 27 %. De steun valt overigens binnen het door de Commissie vooraf goedgekeurde SIBR-programma en is in overeenstemming met het communautaire kader, dat het belang van investeringen in de automobielindustrie in achtergebleven gebieden onderstreept. Omdat de Commissie bij de uitoefening van haar beoordelingsbevoegdheid gebonden is aan de beginselen die zijn opgesteld voor de toepassing van artikel 92, lid 3, sub a, kon zij niets anders doen dan de betrokken steun goedkeuren, aangezien de gestelde voorwaarden waren vervuld.

De *Portugese regering* wijst met nadruk op de structurele problemen die de regio Setúbal kent, en herinnert aan de positieve gevolgen van de investering ter zake van de overdracht van technologie, de plaatselijke toegevoegde waarde, de betalingsbalans en de werkgelegenheid. Ford en VW hebben zich ertoe verbonden om bij Portugese ondernemingen die accessoires voor de automobielindustrie vervaardigen, voor een bepaalde waarde produkten te kopen die voor in andere fabrieken van Ford of VW geproduceerde voertuigen zijn bestemd.

*VW* zet uiteen, dat investeringssteun niet alleen is bedoeld voor de extra nettokosten als gevolg van de vestiging van een onderneming in een onderontwikkelde regio, maar eveneens voor de extra nettokosten voortvloeiende uit het normale functioneren van de onderneming in die regio.

*Ford* komt met gegevens over de extra kosten die de regio Setúbal met zich brengt in vergelijking met een investering in Noord-

Europa. Worden deze extra kosten vergeleken met de besparingen die deze plek met zich brengt, dan leidt dit tot een investeringsstimulans van 53 ECU per voertuig. Ford beklemtoont eveneens het belang van het project voor de regionale ontwikkeling van Setúbal.

— De grief inzake kennelijk onjuiste beoordeling van de steun op het gebied van infrastructuur en opleiding

1. *Matra* verwijt de Commissie, bij de beoordeling van de invloed op de mededinging geen rekening te hebben gehouden met de steun op het gebied van infrastructuur en opleiding.

Ook al kunnen andere ondernemingen in de toekomst profiteren van de nieuwe infrastructuurvoorzieningen als wegen, elektriciteits- en watervoorziening en afvalverwerking, in feite komen deze voorzieningen slechts ten goede aan VW en Ford en vormen zij derhalve staatssteun.

De steun voor het opleidingsprogramma is overdreven en het is geenszins aangetoond, dat dit programma openstaat voor andere ondernemingen. Een niet te verwaarlozen deel van de opleiding vindt overigens in de gemeenschappelijke onderneming plaats.

In de aanvankelijke aanmeldingen vermeldde de Portugese regering, dat de „opstartkosten" van 200 miljoen ECU betrekking hadden op de opleiding en de geringere produktiviteit van de werknemers. Met één pennestreek zijn deze niet in aanmerking komende kosten echter omgezet in opleidingskosten van een gelijk bedrag, die met instemming van de Commissie worden gesubsidieerd.

2. De *Commissie*, die op dit punt uitdrukkelijk wordt gesteund door Ford, brengt hiertegen in, dat infrastructuurvoorzieningen als wegen, het voor bebouwing geschikt maken van de grond en de afvalverwijdering, van gemeenschappelijk nut zijn. Wat de andere infrastructuurwerkzaamheden betreft, worden de aan Ford/VW verleende diensten tegen de marktprijs gefactureerd.

Het steunbedrag voor de beroepsopleiding is niet onevenredig hoog voor 4 000 werknemers. Het opleidingsprogramma staat open voor andere automobielfabrikanten en slechts een klein deel van de opleiding vindt in de nieuwe fabrieken plaats.

3. De *Portugese Republiek* voegt hieraan toe, dat artikel 92, lid 1, ziet op steunmaatregelen die betrekking hebben op kosten die normaliter ten laste van de ondernemingen komen, hetgeen niet het geval is met investeringen op het gebied van infrastructuur of opleiding.

*Het middel inzake een rechtsdwaling*

1. *Matra* verwijt de Commissie de steun op basis van de SIBR te hebben goedgekeurd zonder rekening te houden met de daadwerkelijk storende werking op de markt, en te hebben erkend, dat er nog een extra stimulans nodig was naast die welke was gerechtvaardigd op basis van de regionale handicap. Artikel 92, lid 3, stelt de verenigbaarheid van een steunmaatregel met de gemeenschappelijke markt afhankelijk van een tegenprestatie die door de wetten van de markt niet kan worden verkregen, op voorwaarde echter dat de verstoring van de mededinging niet onevenredig groot is ten opzichte van de belangen van de Gemeenschap, en dat de steun onmisbaar is om de regionale, sociale of economische doelstelling te bereiken. De Commissie kan aan deze beperkingen niet voor-

bijgaan door middel van normatieve of administratieve bepalingen, zoals de goedkeuring van de SIBR.

Matra herinnert in dit verband aan het buitensporige karakter van de investering ten opzichte van soortgelijke projecten en aan de steunintensiteit. De door Ford gepresenteerde nieuwe cijfers tonen aan, dat de Commissie zich heeft uitgesproken over overgewaardeerde gegevens. Matra voert opnieuw de grief inzake het buitensporige karakter van de steun ten opzichte van de regionale handicap aan. Ford en VW zouden zelf erkennen, dat het gemeenschappelijke project zonder subsidie niet levensvatbaar is, en zouden hebben toegegeven, dat de steun niet zozeer bedoeld is om een zogenoemde regionale handicap te compenseren, doch om twee multinationals de gelegenheid te geven een aanlokkelijk project te realiseren.

2. De *Commissie* stelt, dat de analyse van de litigieuze steun in het kader van de regionale ontwikkeling de kern van het geschil vormt, en verwijst naar haar eerder uiteengezette standpunten over de steunintensiteit en het mededingingsvoordeel.

3. *Ford* verwijt Matra de investeringen van het Newco-project te vergelijken met andere projecten, waarvan de technische en economische gegevens verschillen. De raming van de investeringskosten is inmiddels overigens teruggebracht tot ongeveer 268 miljoen ECU, zodat het Newco-project op één lijn staat met andere, soortgelijke investeringen.

Volgens *Ford* en *VW* valt alleen steun die in een achtergebleven gebied tot een investering heeft geleid, onder artikel 92, lid 3, sub a (zie arrest van 17 september 1980, Philip Morris, reeds aangehaald). Indien de steun alleen de regionale handicap compenseerde, zou deze niet voldaan hebben aan deze voorwaarde van causaliteit.

*Misbruik van bevoegdheid*

1. *Matra* betoogt, dat de Commissie, door vooruit te lopen op de afloop van de krachtens artikel 85, lid 3, ingeleide procedure, misbruik van bevoegdheid heeft gemaakt.

2. De *Commissie* betwist dit verwijt en verwijst naar haar antwoord op het middel inzake schending van wezenlijke vormvoorschriften.

3. De *Portugese Republiek* voegt hieraan toe, dat Matra niet aantoont, dat het gebruikte middel, namelijk de aanvaarding van de steun, de verwezenlijking van de gestelde doelstelling, namelijk het goedkeuren van de overeenkomst Ford/VW zonder de afloop van de ontheffingsprocedure af te wachten, mogelijk maakt.

F. A. Schockweiler
rechter-rapporteur