II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 4 päivänä lokakuuta 1995,

Belgian Flanderin alueen myöntämästä tuesta DAF-nimiselle kuorma-autojen valmistajalle

(Ainoastaan ranskan- ja hollanninkieliset tekstit ovat todistusvoimaisia)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(96/75/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen, ja erityisesti sen 93 artiklan 2 kohdan 1 alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta, ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on antanut asianosaisille osapuolille edellä mainittujen artiklojen nojalla mahdollisuuden esittää huomautuksensa [1],

sekä katsoo, että

I

Komissio ilmoitti 2 päivänä joulukuuta 1993 päivätyllä kirjeellä Belgian hallitukselle päätöksestään aloittaa Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa määrätty menettely Belgian flaamialueen julkisen intervention vuoksi uudessa DAF-yhtiössä samoin kuin vanhan DAF:n lakkauttamiseen mahdollisesti liittyvien tukien vuoksi, ja kehotti Belgian hallitusta esittämään huomautuksensa kuukauden kuluessa kirjeen päiväyksestä.

Aloittaessaan menettelyn komissio esitti epäilevänsä suuresti tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille seuraavista syistä:

— julkiset interventiot koskivat vaikeuksissa olevaa yritystä, joka toimii ylikapasiteetista kärsivällä alalla;

— julkinen osakkuus uudessa DAF-yrityksessä (sisältää osuuden yrityksen pääomasta ja riskinalaisen lainan) ei voi mitenkään vastata yritysten vakiokäytäntöä markkinataloudessa;

— valtion osittain takaamien kaupallisten lainojen siirtämisestä vanhalta yritykseltä uudelle ei peritty palkkiota;

— entisen DAF:n omaisuuden myynti uudelle yritykselle ja julkisten viranomaisten rooli voivat viitata siihen, että uusi yritys hyötyi taloudellisesti, koska omaisuuden kauppahinta oli tavanomaista alhaisempi.

Koska tapaukseen sovelletaan moottoriajoneuvoteollisuudelle myönnettäviä tukia koskevia sääntöjä, komissio totesi myös, että tukeen voitaisiin soveltaa ankaria edellytyksiä. Tällaiset edellytykset voidaan määrätä ainoastaan tämän menettelyn jälkeisessä lopullisessa päätöksessä.

II

Menettelyn aloittamisen jälkeen Belgian pysyvä edustusto toimitti flaamialueen hallituksen huomautukset 23 päivänä helmikuuta 1994 päivätyllä kirjeellä. Belgian pysyvän edustuston kirjeellä, joka on päivätty 12 päivänä lokakuuta 1994, komissio sai flaamialueen viranomaisten lisätiedot yksityiskohtaiseen 14 päivänä kesäkuuta 1994 päivättyyn kyselyynsä.

[1] EYVL N:o C 31, 2.2.1994, s. 4

Valmistellakseen vierailuaan DAF:n tehtaille Westerlohon ja Eindhoveniin komissio pyysi lisätietoja 14 päivänä marraskuuta 1994 päivätyssä kirjeessään, joka oli osoitettu sekä Flanderin hallitukselle että Alankomaiden hallitukselle. Alankomaiden hallitus vastasi näihin kysymyksiin 23 päivänä tammikuuta 1995 päivätyllä kirjeellä. Molemmat yritysvierailut tapahtuivat 30 päivänä tammikuuta 1995 ja niiden jälkeen komission, molempien jäsenvaltioiden viranomaisten ja DAF:n yritysjohdon välinen lopullinen kokous pidettiin Eindhovenissa 1 päivänä helmikuuta 1995.

Helmikuun 6 päivänä 1995 lähetetyllä telekopiolla komissio esitti joitakin loppukysymyksiä, joihin oli jätettävä vastaukset tai vastattava suullisesti komission sekä Alankomaiden ja Flanderin viranomaisten välisessä kahdenkeskisessä kokouksessa 14 päivänä helmikuuta 1995.

Maaliskuun 6 päivänä 1995 komission sekä Flanderin ja Alankomaiden viranomaisten kesken pidettiin kokous, jossa keskityttiin DAF NV:n pesänselvitykseen liittyviin olosuhteisiin ja yrityksen siirtymiseen DAF Trucks NV:lle Keskustelun aikana komissio esitti näihin menettelyihin liittyviä kysymyksiä. Alankomaiden valtion asianajajien 23 päivänä maaliskuuta 1995 laatimat vastaukset lähetettiin telekopiona komissiolle samana päivänä. Belgian viranomaiset eivät virallisesti esittäneet huomautuksia näissä pesänselvitysmenettelyyn keskittyneissä kokouksissa Alankomaissa.

III

Helmikuun 16 päivänä 1994 päivätyllä kirjeellä komissio pyysi Belgian hallitusta ottamaan kantaa Klesch & Company Limitedin esittämiin huomautuksiin, jotka komissio oli saanut 30 päivänä marraskuuta 1993. Kyseinen yritys ilmoitti jättäneensä 24 päivänä helmikuuta 1993 pesänhoitajille tarjouksen, sopimusta edellyttäen, samasta omaisuudesta, jonka DAF Trucks NV myöhemmin osti. Yrityksen mukaan tämä tarjous hylättiin, koska pesänhoitajat halusivat myydä omaisuuden alle markkinahinnan valtion johtamalle yritykselle.

Belgian hallitus vastasi 12 päivänä lokakuuta 1994 päivätyllä kirjeellä väittäen, ettei hallitukselle ollut ilmoitettu tällaisesta tarjouksesta.

Menettelyn aloittamisen jälkeen 28 päivänä helmikuuta 1994 useat DAF Trucks NV:n osakkaat, nimittäin VDL Groep, Nationale Nederlanden, DAF Trucks NV ja Evicar esittivät huomautuksensa. Sillä välin komissio sai myös huomautukset DAF Trucks NV:ltä ja hollantilaisilta pesänhoitajilta, jotka ilmoittivat olevansa valmiita lähettämään tarvittaessa lisätietoja. Komissio lähetti 1 päivänä kesäkuuta 1994 päivätyllä kirjeellä tietojensaantipyynnön pesänhoitajille, jotka vastasivat 1 päivänä elokuuta 1994.

Huomautukset edellä mainituilta asianosaisilta, jotka olivat kaikki samansuuntaisia Belgian hallituksen kannan kanssa, toimitettiin tarkasteltavaksi Belgian viranomaisille 18 päivänä toukokuuta 1995 päivätyllä kirjeellä. Belgian viranomaiset eivät virallisesti vastanneet näihin huomautuksiin.

Komissio ei saanut huomautuksia muilta osapuolilta eikä jäsenvaltioilta sen jälkeen, kun EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn aloittamisesta ilmoitettiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.*

IV

Flaamialueen viranomaisten mukaan on valtion osakkuuden kohdalla tehtävä ero osakkuuslainan ja osakepääoman välillä.

Flaamin hallituksen mielestä 370 miljoonan Belgian frangin suuruisen osakkuuslainan myönsi Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid (NMKN) eikä Flanderin alue ja sen vuoksi sitä ei ole maksettu valtion varoista eikä se voi siten sisältää valtion tukea. NMKN oli vuonna 1984 myöntänyt 2,1 miljardin Belgian frangin investointilainan belgialaiselle NV DAF Trucks -yritykselle, jonka DAF Belgie NV otti haltuunsa, ja siten laina siirtyi jälkimmäiselle yritykselle vuonna 1990. Kun tämä yritys julistettiin konkurssiin 26 päivänä helmikuuta 1993, lainan takuina olivat ensisijaisesti rakennusten kiinnitykset ja liiketoiminnan vakuudet, molemmat etuoikeutettuja vakuuksia, sekä valtion ja Flanderin takuut. Kun DAF Trucks Vlaanderen otti haltuunsa DAF Belgie NV:n, tämä laina siirtyi jälleen, jolloin 370 miljoonaa Belgian frangia muuttui osakkuuslainaksi. Koska Flanderin alue takaa siirretyn osan lainasta, NMKN ei pidä tätä lainaa toissijaisena tai riskinalaisena. Toissijaisen lainan mahdollisesti sisältämä valtion tuki voisi koskea ainoastaan valtion takuuta kyseiselle summalle. Flanderin hallitus ilmoitti kuitenkin, että toissijaisten lainojen myöntäminen ei ole Belgian rahoituslaitosten tavanomaista käytäntöä ja että NMKM myönsi DAF:n tapauksen lisäksi ainoastaan yhden muun toissijaisen lainan samana ajanjaksona.

Mitä tulee Flanderin alueen osallisuuteen DAF Trucks NV:n pääomaan, NV Truck Financiering, jonka perustaja ja rahoittaja on Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (GIMV), on osallistunut NV DAF Trucks Vlaanderenin peruspääomaan 251,3 miljoonalla Belgian frangilla ja NV DAF Trucksin riskipääomaan 743,2 miljoonalla Belgian frangilla. Siten Flanderin alue omistaa epäsuorasti 25,13 prosenttia belgialaisesta tytäryhtiöstä ja suoraan 10,78 prosenttia emoyhtiöstä. Flaamialueen hallituksen mukaan Flanderi ja muut osakkaat olivat osallisina

samoilla ehdoilla, lukuun ottamatta eroa A- ja B-osakkeiden välillä. Lisäksi Flanderi merkitsi ainoastaan NV DAF Trucksin etuoikeutettuja A-osakkeita ja NV DAF Trucks Vlaanderenin B-osakkeita, jotka ovat myös etuoikeutettuja osakkeita tässä yrityksessä. Ero A- ja B-osakkeiden välillä päättyy 1 päivänä tammikuuta 2000. Lisäksi Flanderin samoin kuin muidenkin sijoittajien päätös perustui aikaisemmasta rakenneuudistussuunnitelmasta poikkeavaan liiketoimintasuunnitelmaan, jonka toteutettavuuden ulkopuoliset konsultit arvioivat ja jossa oli hyviä elinkelpoisuuden ja kannattavuuden mahdollisuuksia. Flaamialueen viranomaiset pitivät myös erittäin tärkeänä alueellisia etuja ja mahdollisuutta säilyttää suuri osa DAF:n työpaikoista. Siten Flanderi ei osallistunut huonommilla edellytyksillä kuin muut osakkaat.

Flanderin hallitus huomauttaa, että "oikeusseuraanto" tulee kysymykseen ainoastaan siinä tapauksessa, kun kaikki varat ja velat siirretään uudelle yritykselle ja että tässä tapauksessa siirrettiin vain varat, jotka olivat määrältään 75 miljoonaa Alankomaiden guldenia. Tästä summasta 3 miljoonaa maksettiin käteisellä ja 72 miljoonaa maksettiin siirtämällä velat uudelle yritykselle, mikä on tavanomainen maksutapa. Etuoikeutettuna velkojana NMKN hyväksyi tämän maksutavan, edellyttäen, että kiinnitys, vakuudet sekä valtion ja alueen takuut säilytetään, niin kuin on myös tapahtunut. Ottaen huomioon edellä mainitut perustelut ja se tosiseikka, että uusi yritys ei enää valmistaisi täyttä kuorma-autovalikoimaa, Flanderin hallituksen kannan mukaan oikeusseuraantoa ei ole.

Osittain etuoikeutettujen ja osittain toissijaisten valtion takaamien lainojen uudelle yhtiölle siirtoon liittyvästä riskimaksusta Flanderin hallitus totesi, että valtion ja alueen takuut säilytettiin, mutta takuun yhteisarvo vähennettiin 1 014,6 miljoonaan Belgian frangiin. Korkokanta säilytettiin kuitenkin markkinakoron tasolla. Toissijaisella lainan osalla on Flanderin alueen takuu, ja loppu siirretystä lainasta taataan alkuperäisen lainan tavoin ensisijaisella kiinnityksellä ja panttauksella NMKN:n hyväksi ja osittain valtion ja alueen takuulla. Flanderin alueen takuun säilyttämisestä perittiin lisämaksu, joka perustui kuitenkin ainoastaan siihen määrään, jolla maksamaton takuu lisääntyi eli 390 miljoonaan Belgian frangiin. Hyväksytyn tukiohjelman mukaisesti ja ottaen huomioon laina-aika yritykseltä perittiin 1,5 prosentin eli 5,975 miljoonan Belgian frangin maksu ja lainan antaneelta rahoituslaitokselta 0,5 prosentin maksu.

Belgiassa sijaitsevan omaisuuden myyntihinnasta ja julkisten viranomaisten roolista varojen myynnissä Flanderin hallitus korosti seuraavaa:

— Belgialainen tytäryhtiö julistettiin konkurssiin Belgian konkurssilainsäädännön mukaisesti 26 päivänä helmikuuta 1993, koska selvitysmenettelyä ("surséance van betaling") ei ole olemassa. Nimitettiin kolme selvitysmiestä ("curatoren"), joiden tehtävänä oli myydä yrityksen omaisuus mahdollisimman korkealla hinnalla ja jakaa myynnistä saadut tulot velkojien kesken. He hoitavat tehtävänsä tuomarin, niin sanottu "rechter-commissaris", valvonnassa. Tällä tavoin lailla varmistetaan heidän täydellinen riippumattomuutensa julkisista viranomaisista.

— Myynnin nopeus kuuluu vakiokäytäntöön, koska selvitysmiehet olivat myymässä toimivaa yritystä, josta tavanomaisesti saadaan korkeampi hinta kuin pilkotun omaisuuden myynnistä.

— Etuoikeutetut velkojat hyväksyivät ehdotetun 75 miljoonan Alankomaiden guldenin myyntihinnan eikä yksikään muu velkoja vastustanut suunniteltua myyntiä.

— Vuoden 1993 tammikuussa ja helmikuussa DAF:n ongelmat saivat runsaasti julkisuutta, myös kansainvälisesti. Vaikka muillakin kiinnostuneilla osapuolilla oli mahdollisuus, yksikään muu mahdollinen ostaja ei tehnyt tarjousta. Belgialaisille selvitysmiehille eikä myöskään valvovalle tuomarille koskaan ilmoitettu, että alankomaalaisille selvitysmiehille olisi tehty korkeampi tarjous DAF:n Belgiassa sijaitsevasta omaisuudesta.

— DAF België NV:n varojen myynnistä päätettiin 2 päivänä maaliskuuta 1993 toimivaltaisen kauppatuomioistuimen puheenjohtajan ja valvovan tuomarin välisten kokousten jälkeen, ja päätös perustui ostajaehdokkaiden toimittamiin puolueettomiin arviointeihin. Nämä ostajaehdokkaat painostivat selvitysmiehiä hakemaan tuomioistuimen hyväksymisen kyseiselle 75 miljoonan guldenin myyntihinnalle.

— DAF België NV:n tulevaisuus oli sidottu alankomaalaisen emoyhtiön tulevaisuuteen. DAF België NV:n omaisuuden myynti toimivana yrityksenä oli mahdollista ainoastaan myymällä yhdessä ainakin osan alankomaalaisen ja belgialaisen yrityksen omaisuudesta.

— Omaisuuden myyntihinta oli yhteensä korkeampi kuin selvitystila-arvo ja alhaisempi kuin arvo toimivana yrityksenä. Hyväksymällä ehdotettu hinta pystyttiin ainakin välttämään selvitystila. Selvitysmiehet ovat tehtävänsä mukaisesti yrittäneet myydä konkurssiyrityksen varat mahdollisimman korkealla hinnalla.

DAF Trucks NV:n ostaman omaisuuden hintaa Flanderin hallitus perusteli seuraavasti:

— DAF NV:n Alankomaissa ja Flanderissa olevan omaisuuden 482 miljoonan guldenin yhteisostohinta joka perustui puolueettomiin arviointeihin, oli korkeampi kuin 293,5 miljoonan guldenin selvitystila-arvo ja alhaisempi kuin yrityksen 640 miljoonan guldenin kokonaisarvo, jos yritys jatkaisi toimintaansa samansuuruisena. Ostohintaa painoivat kuitenkin alas uusien omistajien suunnittelema pienempi tuotanto, se tosiseikka, että selvitystilan aikana tapahtuneen hajoamisen vuoksi kyseessä on ainoastaan osittain toimiva yritys, kaupalliset velvoitteet, jotka oli otettava hoidettavaksi yhdessä joidenkin velkojien saatavien kanssa, velvollisuus palauttaa entiselleen Einhovenin maaperä ja ottaa uudestaan palvelukseen 3 500 työntekijää. Tämän vuoksi hinta vastasi Flanderin hallituksen mukaan oikeudenmukaista markkina-arvoa eikä sisältänyt valtion tukea.

— Kaikki osakkeenomistajat tekivät sijoituspäätöksensä luottaen liiketoimintasuunnitelmaan, jonka toteutettavuuden ulkopuoliset konsultit arvioivat. Kuten komissio totesi, tämä liiketoimintasuunnitelma ei ole sama kuin rakenneuudistussuunnitelma, joka oli jo olemassa yrityksen joutuessa selvitystilaan (täyden valikoiman valmistamisen vaihtoehtona keskikokoisten ja raskaiden kuorma-autojen valmistaminen). Liiketoimintasuunnitelman mukaan yrityksen mahdollisuudet elinkelpoisuuteen ja kannattavuuteen olivat hyvät ja sen vuoksi yksityiset sijoittajat olivat kiinnostuneita osallistumisesta.

— Alueelliset edut ja mahdollisuus säilyttää suuri osa työpaikoista olivat tärkeällä sijalla. DAF Trucks NV työllistäisi 3 500 henkilöä ja jatkaisi ohjaamojen ja akseleiden tuotantoa Westerlossa. Koska tarvittavat investoinnit olivat olemassa Westerlossa ja koska 3 500 työntekijää oli tarkoitettu kahdelle uudelle yritykselle, mikä antoi mahdollisuuden joustavuuteen, nämä edellytykset eivät Flanderin hallituksen mukaan olleet ristiriidassa yksityissijoittajaperiaatteen kanssa eivätkä estä varojen optimaalista jakamista. Flanderin hallitus on toiminut kuten tavanomainen sijoittaja, joka sijoittaa pääomaa tarkoituksenaan saada tuottoa pitkällä aikavälillä (ks. yhteisön tuomioistuimen kanta asiassa C-305/89 ja C-303/88).

V

Aloittaessaan EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn komissio otti esille seuraavat Flanderin hallituksen julkiset interventiot DAF:n hyväksi, jotka on tutkittava tarkemmin EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan nojalla seuraavista syistä:

— Entisen DAF:n omaisuuden myynti uudelle yritykselle ja julkisten viranomaisten rooli voivat viitata siihen, että uusi yritys on hyötynyt taloudellisesti, koska tämän omaisuuden, mukaan lukien uusi teknologia ja suuri varasto myymättömiä kuorma-autoja, ostohinta oli alhaisempi kuin tarjouskilpailussa mahdollisesti saatava hinta. Tämän ansiosta uuden oikeushenkilön, joka pääpiirteissään on sama kuin entinen yritys, oli mahdollista jatkaa kilpailua ilman vanhoja rasitteita.

— Ehdot julkiselle osallistumiselle uuden yrityksen riskipääomaan (983,7 miljoonaa Belgian frangia peruspääomaa ja 370 miljoonaa Belgian frangia osakkuuslainaa) on tutkittava yksityissijoittajaperiaatteen perusteella ja niitä on verrattava ehtoihin, joilla yksityiset sijoittajat osallistuivat yritykseen. Siinä määrin kuin nämä toimenpiteet sisälsivät valtion tukea uudelle yritykselle, liiketoimintasuunnitelma on tutkittava rakenneuudistustukiin liittyvien moottoriajoneuvoteollisuudelle annettujen yhteisön sääntöjen mukaan.

— Belgian hallitus eikä myöskään Flanderin alue perinyt maksua valtion takuusta 644,5 miljoonan Belgian frangin kaupalliselle lainalle, jonka NMKN siirsi vanhalta yritykseltä uudelle.

Jo aloittaessaan menettelyn komissio päätteli, että kaikki vanhan DAF:n belgialaiselle tytäryhtiölle myönnetyt tuet saatiin takaisin kokonaisuudessaan omaisuuden myynnistä, jolloin tämä menettely ei sisältänyt yhtään Belgian viranomaisten entiselle DAF:lle myöntämää valtion tukea.

Tutkittuaan tarkoin tämän menettelyn aikana samoin kuin Alankomaiden viranomaisten DAF:lle myöntämää tukea koskevan menettelyn aikana saamansa tiedot komissio katsoo, että selvitysmiehet ovat toimineet lainmukaisesti ja puolueettomasti DAF België NV:n omaisuuden myyntiin ja julkisten viranomaisten rooliin myynnissä liittyvissä asioissa. Ottaen huomioon, että nämä varat ovat taloudellisesti riippuvaisia emoyhtiön omaisuudesta, jolle on jo sovittu yhteishinta sillä edellytyksellä, että belgialaiset selvitysmiehet hyväksyvät DAF NV:n Belgiassa olevasta omaisuudesta tehdyn tarjouksen, selvitysmiehet myivät tämän omaisuuden kohtuullisella hinnalla, joka on suurempi kuin sen arvo selvitystilan aikana. Vaikka taloudelliselta kannalta voidaan sanoa, että DAF Trucks Vlaanderen NV hyötyi taloudellisesti, koska omaisuuden ostohinta oli alhaisempi kuin tarjouskilpailussa mahdollisesti saatava hinta, selvitysmiesten ei ole

pakko järjestää tällaista tarjouskilpailua. Ottaen myös huomioon selvitysmiesten käytössä olleet tiedot ja ostajaehdokkaiden asettama ajallinen paine on oikeudenmukaista päätellä, että selvitysmiehet noudattivat laissa säädettyjä määräyksiä myymällä omaisuuden mahdollisimman korkealla hinnalla. Lisäksi on vahvistettu, että yritykset (DAF België NV ja DAF Trucks Vlaanderen NV) ovat oikeudellisesti erillisiä ja täysin riippumattomia toisistaan.

Emoyhtiön DAF NV:n omaisuuden myynnin ja julkisten viranomaisten roolin kohdalla viitataan komission asiassa C-38/93 tekemään vastaavaan päätökseen.

Kun on kyse valtion osallisuudesta DAF Trucks NV:n ja DAF Trucks Vlaanderen NV:n riskipääomassa, komission mielestä ei voida pysyä menettelyn aloittamisen yhteydessä mainitussa olettamuksessa, että valtion osakkuus voi olla valtion tukea. Osakkeenomistajien hyväksynnän ja muun merkityksellisen aineiston tarkistamisen jälkeen on pääteltävä, että valtio antoi riskipääomaa samoilla edellytyksillä kuin ne yksityiset osakkeenomistajat, joiden osakemäärä on taloudellisesti merkittävä. Liiketoimintasuunnitelman yksityiskohtainen tutkiminen on osoittanut, että osakkeenomistajien pääomalle voidaan odottaa kohtuullista tuottoa. Flanderin viranomaisten osakkuuden edellytyksiin liittyvien huomautusten tarkastelun jälkeen on pääteltävä, että tämä osakkuus vastaa markkinataloussijoittajaperiaatetta ([1]). Sen vuoksi osakkuus ei sisällä valtion tukea.

Kun on kyse DAF Trucks Vlaanderen NV:lle myönnettyjen kaupallisten ja riskinalaisten lainojen valtion takuiden riskimaksuista, jotka Belgian valtio tai Flanderin alue joko ovat perineet tai joita ne eivät ole perineet, komissio katsoo, että lainojen siirto ja niiden aikataulun muuttaminen sekä NMKN:n ja julkisten viranomaisten takuut vastaavat Belgian lainsäädäntöä ja käytäntöä. Vaikka komissio onkin Flanderin viranomaisten kanssa samaa mieltä siitä, että tämä velansiirto ei tarkoita, että uusi yritys on vanhan yrityksen oikeusseuraaja ei voida päätellä, että vanha yritys olisi jo osittain maksanut uuden yrityksen edestä riskimaksut valtion takuista, jotka nyt suojaavat uutta yritystä.

DAF Trucks Vlaanderen NV hyötyy 233,35 miljoonan Belgian frangin valtion takuusta ja 791,25 miljoonan Belgian frangin Flanderin alueen myöntämästä takuusta. Se maksoi vain 1,5 prosentin riskimaksun 395 miljoonasta Belgian frangista Flanderin alueelle. Tämä summa vastaa Flanderin alueen myöntämän takauksen nousua. On myös huomattava, että Belgian valtion takuun pienentyminen enemmän kuin tasoittaa tämän nousun. Koska uusi DAF ei maksanut 1,5 prosentin riskimaksua jäljelle jäävästä Belgian valtion ja Flanderin alueen yhteensä 619,6 miljoonan Belgian frangin julkisesta takuusta, se sai perusteettoman taloudellisen hyödyn, jonka suuruudeksi komissio arvioi 9,294 miljoonaa Belgian frangia velan ja takuiden siirron aikaan.

Koska DAF Trucks Vlaanderen NV valmistaa akseleita ja ohjaamoja DAF Trucks NV:n myymiin kuorma-autoihin Euroopan kuorma-automarkkinoilla, joilla on paljon kilpailua ja joilla DAF:n osuus on 6,8 prosenttia (ajoneuvon kokonaispaino yli 6 tonnia), on pääteltävä, että tämä tukitoimenpide kuuluu EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdan määräysten soveltamisalaan.

VI

Koska Belgian hallitus ei ilmoittanut edellä mainittua tukea, joka myönnettiin DAF Trucks Vlaanderen NV:lle, se on rikkonut EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohtaa. Koska Belgian hallitus ei ilmoittanut tukitoimenpiteitä etukäteen, komissio ei pystynyt jättämään huomautuksiaan toimenpiteistä ennen niiden toteuttamista. Tuki on laiton, koska se myönnettiin EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

VII

Komission kanta on, että 9,294 miljoonan Belgian frangin laiton tuki, joka myönnettiin DAF Trucks Vlaanderen NV:lle perimättä tavanomaista riskimaksua 619,6 miljoonan Belgian frangin julkisista takuista, jotka siirtyivät konkurssin tehneeltä DAF België NV:ltä, ei sovellu Euroopan yhteisön perustamissopimukseen.

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa määrätään periaatteesta, jonka mukaan, jollei tässä sopimuksessa toisin määrätä, tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 2 kohdassa ja 92 artiklan 3 kohdassa luetellaan kuitenkin edellytykset, joilla tällainen tuki hyväksytään tai voidaan hyväksyä.

EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 2 kohdassa luetellaan tukimuodot, jotka soveltuvat yhteismarkkinoilla. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa tuen luonteen, paikkakunnan ja tarkoituksen vuoksi ei yhtäkään näistä muodoista voida soveltaa.

EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdassa mainitaan tuki, jota voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvana. Soveltuvuus on määriteltävä yhteisön tasolla eikä yksittäisen jäsenvaltion tasolla. Yhteismarkkinoiden moitteettoman toiminnan turvaamiseksi ja ottaen

([1]) Ks. komission tiedonanto jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisistä rahoitustoiminnoista (EYVL N:o C 273, 18.10.1991)

huomioon EY:n perustamissopimuksen 3 artiklan g kohta, EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdassa mainittuja poikkeuksia perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan periaatteesta on tulkittava ahtaasti arvioitaessa tukiohjelmaa tai yksittäistä tukea.

Komissio on hyväksynyt moottoriajoneuvoteollisuudelle yhteisön säännöt, jotka sisältävät arviointiperusteet tälle teollisuuden alalle myönnettävän tuen yhteismarkkinoille soveltuvuudesta, ja ne rajoittavat täten EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan soveltamisalaa.

Koska tarkasteltavana olevassa tapauksessa tuki myönnettiin moottoriajoneuvovalmistajan tytäryhtiölle, joka valmistaa kuorma-autojen akseleita ja ohjaamoja, ja koska tuki ei perustunut hyväksyttyyn tukiohjelmaan eikä liittynyt erityiseen hankkeeseen, tuki olisi pitänyt ilmoittaa moottoriajoneuvoteollisuuden valtion tukia koskevien sääntöjen mukaisesti. Komission on sen vuoksi harkittava, oliko tuki yhdenmukainen yhteisön sääntöjen arviointiperusteiden kanssa.

Komission kanta on, että tuki ei liittynyt mihinkään yhteisön säännöissä mainittuun seitsemään myönteiseen perusteeseen, joita ovat pelastus- ja rakenneuudistustuki, aluetuki, investointituki innovaatioihin tai laajaan järkeistämiseen, tuki tutkimus- ja kehitystarkoituksiin, tuki ympäristönsuojeluun tai energiansäästöön, tuki ammattikoulutukseen. Belgian viranomaiset eivät ole myöskään näyttäneet, että tällä taloudellisella investoinnilla olisi mitään tällaisia tavoitteita. Vaikka tehtaan sijaintipaikka on oikeutettu aluetukeen EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla, on pääteltävä, että tutkittavana oleva tuki ei vastaa tavanomaista aluetukea eikä sen tavoitetta voida pitää alueellisena. Sen vuoksi tukea voidaan pitää ainoastaan toimintatukena. Yhteisön säännöissä määrätään, että uusia toimintatukia ei hyväksytä tällä alalla, koska tällaisella tuella on erityinen vääristävä vaikutus eikä se liity edellä mainittuihin tavoitteisiin.

Komission on siten pääteltävä, että Belgian viranomaisten DAF Trucks Vlaanderen NV:lle myöntämä 9,29 miljoonan Belgian frangin toimintatuki ei täytä EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisen poikkeuksen soveltamiseksi vaadittuja edellytyksiä, jotka mainitaan yhteisön moottoriajoneuvoteollisuuden tukia koskevissa säännöissä.

Edellä esitetyn perusteella DAF Trucks Vlaanderen NV:n hyväksi toteutettu tukitoimenpide ei ole ainoastaan laiton sen vuoksi, että Belgian hallitus laiminlöi sille EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan nojalla kuuluvat velvollisuudet, vaan se ei myöskään sovellu yhteismarkkinoille, koska se ei täytä minkään EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan mukaisen poikkeuksen soveltamiseksi vaadittuja edellytyksiä. Tämän vuoksi tuki ei sovellu myöskään ETA-sopimuksen toimintaan,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Belgian Flanderin alueen DAF Trucks Vlaanderen NV:lle myöntämä tuki, jonka arvoksi myöntämispäivänä arvioitiin 9 294 000 Belgian frangia, on laiton eikä se sovellu yhteismarkkinoille Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan nojalla eikä tuki tämän vuoksi sovellu myöskään ETA-sopimuksen toimintaan.

2 artikla

Belgian hallituksen on vaadittava takaisin DAF Trucks Vlaanderen NV:ltä yhteensä 9 294 000 Belgian frangia ja perittävä tästä summasta korkoa tuen myöntämispäivästä lähtien sinä päivänä Belgiassa aluetukien nettoavustusekvivalenttien laskemisessa käytetyllä viitekorolla.

3 artikla

Belgian hallituksen on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiannosta toimenpiteistä, joihin on ryhdytty päätöksen määräysten toteuttamiseksi.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu Belgian kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 4 päivänä lokakuuta 1995.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen