II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 4 oktober 1995

om stöd som den belgiska regionen Flandern har beviljat lastbilstillverkaren DAF

(Endast de franska och nederländska texterna är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

(96/75/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beaktande av Avtalet om upprättandet av Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att ha gett de berörda parterna tillfälle att lämna sina synpunkter i enlighet med ovan nämnda artiklar ([1]), och

med beaktande av följande:

I

Kommissionen underrättade genom ett brev av den 2 december 1993 den belgiska regeringen om sitt beslut att inleda det förfarande som föreskrivs i artikel 93.2 i Romfördraget i fråga om den belgiska regionen Flanderns intervention i det nya DAF-bolaget och i fråga om eventuella inslag av stöd vid upplösningen av det gamla DAF-bolaget. Kommissionen uppmanade även den belgiska regeringen att lämna sina synpunkter inom en månad från brevets datum.

När förfarandet inleddes uttryckte kommissionen starka tvivel om huruvida stödet var förenligt med den gemensamma marknaden av följande skäl:

— Interventionen med offentliga medel berörde ett bolag i svårigheter, verksamt i en sektor som lider av överskottskapacitet.

— Det offentliga deltagandet i det nya DAF-bolaget (däri inbegripet ägarandelar och ett riskbärande lån) skulle kunna vara oförenligt med gängse företagspraxis i en marknadsekonomi.

— Ingen avgift togs ut för överföringen från det gamla till det nya bolaget av kommersiella lån som delvis innefattade en statlig garanti.

— Försäljningen av det gamla DAF:s tillgångar till det nya bolaget och de offentliga myndigheternas roll kan innebära att det nya bolaget har fått finansiella fördelar i form av ett lägre uppköpspris på dessa tillgångar.

Eftersom rambestämmelserna för statligt stöd till motorfordonsindustrin är tillämpliga tillade kommissionen också att stöd skulle kunna underkastas ändamålsenliga stränga villkor. Sådana villkor skulle endast kunna införas genom ett slutligt beslut enligt detta förfarande.

II

Efter det att förfarandet inletts lämnade Belgiens Ständiga Representation in den flamländska regeringens synpunkter genom ett brev av den 23 februari 1994. Kommissionen fick genom ett brev från Belgiens Ständiga Representation av den 12 oktober 1994 de kompletterande uppgifterna från de flamländska myndigheterna, enligt kommissionens utförliga frågeformulär av den 14 juni 1994.

([1]) EGT nr C 31, 2.2.1994, s. 4.

För att förbereda företagsbesöket till DAF:s fabriker i Westerlo och Eindhoven begärde kommissionen ytterligare information i sitt brev av den 14 november 1994, som ställdes till både den flamländska och den nederländska regeringen. Den nederländska regeringen svarade på dessa frågor i ett brev av den 23 januari 1995. De båda företagsbesöken ägde rum den 30 januari 1995, och följdes av ett slutligt möte mellan kommissionen, de båda medlemsstaternas myndigheter och DAF:s företagsledning i Eindhoven den 1 februari 1995.

Genom ett telefax av den 6 februari 1995 tog kommissionen upp några slutliga frågor som besvarades skriftligen eller muntligen vid det bilaterala mötet mellan kommissionen och de nederländska och flamländska myndigheterna den 14 februari 1995.

Den 6 mars 1995 hölls ett möte mellan kommissionen och de flamländska och nederländska myndigheterna, vilket koncentrerades till omständigheterna kring konkursförvaltningen av DAF NV och dess övertagande av DAF Trucks NV. Under diskussionens gång ställde kommissionen en del frågor om konkursförfarandet. Den nederländska statens jurister sammanställde svaren den 23 mars 1995 och de sändes per telefax till kommissionen samma dag. De belgiska myndigheterna lämnade inte officiellt in sina synpunkter vid dessa möten, som behandlade den nederländska konkursförvaltningen.

III

Genom ett brev av den 16 februari 1994 uppmanade kommissionen den belgiska regeringen att lämna in sina synpunkter på de anmärkningar från Klesch & Company Limited som kommissionen mottog den 30 november 1993. Detta bolag uppgav att det hade lämnat in ett anbud, under förutsättning att kontrakt upprättades till konkursförvaltarna den 24 februari 1993 på samma tillgångar som köptes av DAF Trucks NV. Enligt bolaget avvisades anbudet för att konkursförvaltarna ville sälja tillgångarna under marknadspris till en regeringsstyrd grupp.

Den belgiska regeringen svarade indirekt genom ett brev av den 12 oktober 1994 där den i huvudsak hävdar att den aldrig informerades om något sådant anbud.

Den 28 februari 1994 lämnade flera aktieägare i DAF Trucks NV — VDL Groep, Nationale Nederlanden, DAF Trucks NV och Evicar — in sina synpunkter efter det att förfarandet inletts. Kommissionen mottog vid denna tidpunkt också synpunkter från DAF Trucks NV och från de nederländska konkursförvaltarna efter tillkännagivandet om att förfarandet hade inletts och de uppgav att de var beredda att lämna in ytterligare upplysningar om det var nödvändigt. Genom ett brev av den 1 juni 1994 begärde kommissionen information av konkursförvaltarna, vilka svarade den 1 augusti 1994.

Synpunkterna från ovannämnda berörda parter, som alla delade den belgiska regeringens ståndpunkt, överlämnades för yttrande till de belgiska myndigheterna genom ett brev av den 18 maj 1995. De belgiska myndigheterna gav ingen officiell reaktion på dessa synpunkter.

Kommissionen mottog inte några synpunkter från andra berörda parter eller medlemsstater efter det att inledandet av förfarandet enligt artikel 93.2 i Romfördraget hade offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning.*

IV

I fråga om de flamländska myndigheterna måste en uppdelning göras med avseende på det statliga deltagandet mellan det oprioriterade lånet och aktiekapitalet.

I fråga om det det oprioriterade lånet på 370 miljoner belgiska franc, hävdade den flamländska regeringen att lånet beviljades av NMKN och inte av regionen Flandern. Lånet betalas alltså inte med statliga medel och kan därför inte innehålla statligt stöd. NMKN beviljade år 1984 ett investeringslån på 2,1 miljarder belgiska franc till det belgiska bolaget NV DAF Trucks, som övertogs av DAF België NV, och lånet överfördes därför till det bolaget år 1990. När detta bolag försattes i konkurs den 26 februari 1993, garanterades lånet av säkerheter i byggnaderna och i företagsgruppen, båda med förmånsrätt och med garantier från staten såväl som från regionen Flandern. När DAF Trucks Vlaanderen tog över DAF België NV överfördes lånet än en gång och genom denna överföring blev 370 miljoner belgiska franc oprioriterade. Eftersom denna överförda del av lånet garanteras av regionen Flandern betraktar NMKN inte detta som ett oprioriterat lån eller ett riskbärande lån. Om det oprioriterade lånet skulle innehålla ett inslag av statligt stöd, kan det alltså endast gälla den offentliga garanti som täcker det beloppet. Den flamländska regeringen har emellertid erkänt att det inte är normal praxis hos de belgiska finansinstituten att ge oprioriterade lån och att endast ett annat oprioriterat lån gavs av NMKN under samma period, utöver DAF.

Vad gäller de flamländska myndigheternas egna deltagande i DAF Trucks NV, har NV Truck Financiering, som bildats och finansieras av Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (GIMV), bidragit till det egna kapitalet i NV DAF Trucks Vlaanderen med ett belopp på 251,3 miljoner belgiska franc och i NV DAF Trucks riskkapital med ett belopp på 743,2 miljoner belgiska franc. Regionen Flandern har alltså ett indirekt ägande på 25,13 % i det belgiska dotterbolaget och ett direkt ägande i moderbolaget på 10,78 %. Den flamländska regeringen hävdade att, bortsett från skillnaden mellan A- och B-aktier, deltog regionen Flandern på samma villkor som andra aktieägare. Regionen Flandern tecknade sig dessutom endast för A-preferensaktier i NV DAF Trucks och NV DAF Trucks Vlaanderen för B-

aktier, som också är prereferensaktier i det bolaget. Den 1 januari 2000 kommer åtskillnaden mellan A- och B-aktier att upphöra. Dessutom grundade regionen Flandern, precis som andra investerare, sitt beslut på en affärsplan som skilde sig från den tidigare omstruktureringsplanen. Externa konsulter gjorde en förstudie av planen som uppvisade goda möjligheter till livskraft och lönsamhet. Den flamländska regeringen lade också stor vikt vid regionala intressen och vid möjligheten att behålla en stor del av DAF:s arbetstillfällen. Regionen Flandern deltog alltså inte på sämre villkor än de andra aktieägarna.

I fråga om rättsligt överlåtande påpekar den flamländska regeringen att detta endast gäller om alla tillgångar och skulder förs över till det nya bolaget och att i detta fall överfördes endast tillgångarna till ett belopp av 75 miljoner nederländska gulden. Av detta belopp betalades 3 miljoner kontant och 72 miljoner genom en överföring av skulder till det nya bolaget, vilket är en normal betalningsform. NMKN godkände i egenskap av borgenär med säkerhet i inteckning denna betalningsform på villkor att säkerheterna och de statliga och regionala garantierna skulle bibehållas, vilket också har skett. Med hänsyn till dessa argument och till det faktum att det nya bolaget inte längre skulle ha en fullständig lastbilsproduktion, drar den flamländska regeringen slutsatsen att något rättsligt överlåtande inte har skett.

Vad avser den riskavgift som kopplats till överföringen av lånen till det nya bolaget, som delvis är förmånsberättigade och delvis oprioriterade och som innehöll en offentlig garanti, framförde den flamländska regeringen att den statliga och regionala garantin bibehölls, men att dess sammanlagda värde minskades till 1 014,6 miljoner belgiska franc. Räntan bibehölls emellertid på marknadsnivå. Den oprioriterade delen täcktes av regionen Flanderns garanti medan resten av det överförda lånet liksom det ursprungliga lånet täcks genom säkerheter med förmånsrätt för NMKN och delvis genom en statlig och en regional garanti. För att upprätthålla garantin från regionen Flandern togs en tilläggsavgift ut, men den grundades enbart på det ökade beloppet av utestående garantier, det vill säga 390 miljoner belgiska franc. I enlighet med det godkända stödsystemet och med tanke på lånets löptid, debiterades företaget en avgift på 1,5 %, eller 5,975 miljoner belgiska franc, och det utlånande finansinstitutet debiterades 0,5 %.

I fråga om inköpspriset på de belgiska tillgångarna och myndigheternas roll vid försäljningen av dessa tillgångar hävdade den flamländska regeringen följande:

— Det belgiska dotterbolaget försattes i enlighet med belgisk konkurslagstiftning i konkurs den 26 februari 1993 eftersom förvaltning utom konkurs ("surséance van betaling") inte finns. Tre förvaltare utsågs ("curatoren") med uppgift att sälja bolagets tillgångar så dyrt som möjligt och fördela behållningen av försäljningen mellan fordringsägarna. De utövar sina uppdrag under överinseende av en domare, en "rechter-commissaris". På det sättet säkerställer lagen ett fullständigt oberoende gentemot alla myndigheter.

— Den snabba försäljningen hör till det normala förfarandet eftersom förvaltarna hade att göra med försäljningen av ett bolag med pågående verksamhet, vilket normal ger högre priser än en försäljning av tillgångarna del för del.

— De prioriterade fordringsägarna godkände det föreslagna inköpspriset på 75 miljoner nederländska gulden och inga andra fordringsägare protesterade mot den tänkta försäljningen.

— I januari och februari 1993 var det mycket publicitet kring DAF:s problem, också internationellt. Trots att andra berörda parter hade möjlighet inkom inga anbud från andra möjliga köpare. Varken de belgiska förvaltarna eller den övervakande domaren informerades om att något högre bud getts till de nederländska konkursförvaltarna på DAF:s tillgångar i Belgien.

— Beslutet om försäljningen av tillgångarna i DAF België NV fattades den 2 mars 1993 efter möten med ordföranden för den ansvariga handelsrätten och den övervakande domaren och byggde på de oberoende bedömningar som lämnats in av de potentiella köparna. Förvaltarna pressades av de potentiella köparna och hade inget annat val än att söka godkännande från rätten för ett försäljningspris på 75 miljoner nederländska gulden.

— DAF België NV:s framtid är kopplad till det nederländska moderbolagets framtid. Köpet av tillgångarna i DAF België NV som ett bolag med pågående verksamhet var endast möjligt som en del i ett totalt förvärv av åtminstone en del av tillgångarna i det nederländska och belgiska bolaget.

— Det sammanlagda inköpspriset för tillgångarna var högre än likvidationsvärdet och lägre än det verksamma bolagets värde. Genom att det föreslagna inköpspriset accepterades kunde man åtminstone undvika likvidation. Konkursförvaltarnas uppgift är att sälja konkursbolagets tillgångar så dyrt som möjligt vilket de har försökt göra.

I fråga om inköpsprisiet för de tillgångar som DAF Trucks NV köpte hävdade den flamländska regeringen följande:

— Det sammanlagda inköpspriset på 482 miljoner nederländska gulden för de nederländska och flamländska tillgångarna i DAF NV, som byggde på oberoende bedömningar, var högre än likvidationsvärdet på 293,5 miljoner nederländska gulden och lägre än det sammanlagda värdet på 640 miljoner nederländska gulden för bolaget med pågående verksamhet och med fortsatt lika stor användning av dessa tillgångar. Inköpspriset tvingades emellertid ned av att de nya ägarna planerade en lägre produktion, att bolaget endast delvis hade pågående verksamhet på grund av sitt sönderfall under konkursförvaltningen, av de ekonomiska åtaganden som måste tas över tillsammans med vissa fordringar från fordringsägare, och av förpliktelsen att rena marken i Einhoven och återanställa 3 500 personer. Enligt den flamländska regeringen motsvarade priset därför ett rättvist marknadsvärde och innehöll inte något inslag av statligt stöd.

— Alla aktieägare byggde sina investeringsbeslut på en affärsplan vars ekonomiska hållbarhet hade bedömts av externa konsulter. Denna affärsplan är inte, som kommissionen hävdade, samma plan som den omstruktureringsplan som redan fanns när bolaget sattes under konkursförvaltning (fullständig lastbilsproduktion i motsats till produktion av medelstora och tunga lastbilar). Affärsplanen ger det nya företaget goda utsikter till ekonomisk livskraft och lönsamhet och därför ville också privata investerare delta.

— De lade stor vikt vid regionala intressen och vid möjligheten att behålla en stor del av sysselsättningen. DAF Trucks NV skulle anställa 3 500 personer och skulle fortsätta produktionen av förarhytter och axlar i Westerlo. Den flamländska regeringen hävdade att eftersom de nödvändiga investeringarna fanns i Westerlo och eftersom antalet 3 500 var avsett för de två nya bolagen, vilket ger utrymme för viss flexibilitet, står dessa villkor inte i strid med principen om privatinvesteraren och hindrar inte en optimal fördelning av resurserna. Regionen Flandern har agerat som en vanlig investerare som investerar sitt kapital i avsikt att få normal avkastning på lång sikt (se domstolens bedöming i målen C 305/89 och C 303/88).

V

När kommissionen inledde förfarandet enligt artikel 93.2 i Romfördraget tog den upp följande offentliga ingripanden från regionen Flandern till förmån för DAF som kräver ytterligare analys utifrån artikel 92 i Romfördraget av följande skäl:

— Försäljningen av tillgångarna i det gamla DAF till det nya bolaget och myndigheternas roll kan peka på att det nya bolaget har fått ekonomiska fördelar i form av ett lägre inköpspris för dessa tillgångar, inbegripet ny teknik och ett stort lager osålda lastbilar till ett pris som är lägre än vad som skulle varit möjligt i ett konkurrensutsatt anbud. Detta gjorde det möjligt att skapa en ny juridisk person men att behålla i stort sett samma bolag som tidigare för att fortsätta konkurrera utan gamla bördor.

— Villkoren för det offentliga deltagandet i det nya bolagets riskkapital (983,7 miljoner belgiska franc för eget kapital och 370 miljoner belgiska franc för riskbärande lån) bör granskas utifrån principen om privatinvesteraren och jämföras med de villkor som gällde för privatinvesterares deltagande i det nya bolaget. I den mån som dessa åtgärder innehöll statligt stöd till det nya bolaget bör affärsplanen granskas enligt rambestämmelserna för statligt stöd till motorfordonsindustrin och omstruktureringsstöd.

— Varken den belgiska staten eller regionen Flandern tog ut någon avgift för den statliga garantin för den skuld på 644,5 miljoner belgiska franc som NMKN överförde från det gamla till det nya bolaget.

Kommissionen drog följaktligen redan vid inledandet av förfarandet slutsatsen att allt stöd som beviljats det gamla DAF:s belgiska dotterbolag drevs in helt och hållet från försäljningen av dessa tillgångar, varför detta förfarande inte omfattar något statligt stöd som de belgiska myndigheterna beviljat det gamla DAF.

Efter en ingående granskning av de uppgifter som kommit in under detta förfarande och under förfarande i fråga om det stöd som de nederländska myndigheterna beviljat DAF, anser kommissionen att när det gäller försäljningen av tillgångarna i DAF België NV och myndigheternas roll däri har förvaltarna agerat på det oberoende sätt som är rättsligt föreskrivet. Med beaktande av hur ekonomiskt beroende dessa tillgångar är av moderbolagets tillgångar, för vilka man redan hade kommit överens om ett totalt pris under förutsättning att de belgiska förvaltarna godkände anbudet på de belgiska tillgångarna i DAF NV, sålde förvaltarna dessa tillgångar till ett rimligt pris som ligger över likvidationsvärdet. Även om det ekonomiskt sett kan hävdas att DAF Trucks Vlaanderen NV fick en ekonomisk fördel i form av ett lägre inköpspris för dessa tillgångar än vad som varit möjligt i ett konkurrensutsatt anbud, är det inte obligatoriskt för förvaltarna att anordna ett sådant anbudsförfarande. Med tanke på de uppgifter de hade tillgång till vid den tidpunkten och den tidspress som de potentiella köparna satte på dem, är det en rimlig

slutsats att förvaltarna har följt rättsföreskrifterna och sålt tillgångarna så dyrt som möjligt. Slutligen har det bekräftats att de två bolagen (DAF België NV and DAF Trucks Vlaanderen NV) är juridiskt skilda enheter och fullständigt oberoende av varandra.

I fråga om försäljningen av tillgångarna i moderbolaget DAF NV och myndigheternas roll i detta hänvisas till motsvarande beslut av kommissionen i ärende C 38/93.

I fråga om det offentliga deltagandet i riskkapitalet för DAF Trucks NV och DAF Trucks Vlaanderen NV, anser kommissionen att den hypotes som ställdes upp vid inledandet av förfarandet, nämligen att det statliga deltagandet skulle kunna utgöra statligt stöd, inte kan vidmakthållas. Efter kontroll av aktieägarnas godkännande och annat relevant material måste slutsatsen dras att staten tillhandahöll riskkapital på samma villkor som de privata aktieägarna vars aktieinnehav har en verklig ekonomisk betydelse. Den ingående granskningen av affärsplanen har visat att man kan förvänta sig en skälig avkastning på aktieägarnas kapital. Efter genomgången av synpunkterna angående de flamländska myndigheternas villkor för sitt aktieinnehav, måste slutsatsen dras att detta aktieinnehav är förenligt med marknadsinvesteringsprincipen (1). Det innehåller alltså inget statligt stöd.

När det gäller de riskavgifter för statliga garantier för marknadsmässiga lån och riskbärande lån till DAF Trucks Vlaanderen NV som den belgiska staten eller regionen Flandern antingen har tagit ut eller inte tagit ut, anser kommissionen att denna överföring och omplanering av lån och garantier från NMKN och myndigheterna är förenliga med belgisk rätt och praxis. Även om kommissionen delar de flamländska myndigheternas åsikt att denna överföring av skulder inte innebär att det gamla bolaget har överlåtits rättsligt till det nya företaget, kan det inte uteslutas att det gamla bolaget för det nya bolagets räkning delvis har betalat riskavgifterna för de statliga garantier som nu skyddar det nya bolaget.

DAF Trucks Vlaanderen NV omfattas av en statlig garanti på 223,35 miljoner belgiska franc och en garanti från regionen Flandern på 791,25 miljoner belgiska franc. Bolaget betalade endast en riskavgift om 1,5 % på 395 miljoner belgiska franc till regionen Flandern, vilket motsvarar höjningen av garantin från regionen Flandern. Det är också värt att notera att sänkningen av garantin från den belgiska staten mer än väl motsvarar den höjningen. I och med att de inte betalade riskavgiften på 1,5 % av de återstående offentliga garantierna från belgiska staten och regionen Flandern på sammanlagt 619,6 miljoner belgiska franc, fick det nya DAF-bolaget en artificiell ekonomisk fördel som kommissionen värderade till 9,294 miljoner belgiska franc vid tidpunkten för överföring av skulden och garantierna.

Med hänsyn till att DAF Trucks Vlaanderen NV tillverkar axlar och förarhytter till lastbilar som säljs av DAF Trucks NV på den mycket konkurrensutsatta europeiska lastbilsmarknaden där DAF är verksam och innehar 6,8 % (över 6 ton tillåten bruttovikt), måste slutsatsen bli att denna stödåtgärd omfattas av bestämmelserna i artikel 92.1 i Romfördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet.

VI

I och med att den belgiska regeringen inte har anmält ovan nämnda stöd som beviljades DAF Trucks Vlaanderen NV, har den överträtt artikel 93.3 i Romfördraget. Eftersom den belgiska regeringen inte anmälde stödåtgärderna i förväg kunde kommissionen inte lämna sina synpunkter på åtgärderna innan de genomfördes. Stödet beviljades därför i strid med artikel 93.3 i Romfördraget och är således olagligt.

VII

Kommissionen anser att det olagliga stöd på 9,294 miljoner belgiska franc som utbetalats till DAF Trucks Vlaanderen NV genom att den normala riskavgiften inte togs ut för de offentliga garantierna på 619,6 miljoner belgiska franc som övertogs av konkursbolaget DAF België NV, är oförenligt med Romfördraget.

I artikel 92.1 i Romfördraget fastställs principen att, om inte annat föreskrivs i fördraget, stöd som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. I artikel 92.2 och 92.3 i Romfördraget beskrivs emellertid de förhållanden under vilka sådant stöd tillåts eller kan tillåtas.

I artikel 92.2 i Romfördraget anges vissa typer av stöd som är förenliga med den gemensamma marknaden. På grund av det ifrågavarande stödets art, lokalisering och syfte är ingen av dessa typer tillämplig.

I artikel 92.3 i Romfördraget anges stödformer som kan vara förenliga med den gemensamma marknaden. Förenligheten måste fastställas i förhållande till gemenskapen och inte till en enskild medlemsstat. För att skydda den gemensamma marknadens funktion och med hänsyn till

(1) Jfr kommissionens meddelande i fråga om ekonomiska relationer mellan medlemsstater och offentliga företag (EGT nr C 273, 18.10.1991).

principerna i artikel 3 g i Romfördraget, måste de undantag från principerna i artikel 92.1 som anges i artikel 92.3 i Romfördraget tolkas snävt när stödprogram eller enskilda stöd granskas.

Kommissionen har antagit rambestämmelser för gemenskapen särskilt för motorfordonsindustrin i vilka kriterier uppställts för bedömningen av om stöd till den industrin är förenligt med den gemensamma marknaden och därigenom begränsat räckvidden för artikel 92.3 i Romfördraget.

Eftersom stödet gavs till ett dotterbolag till en motorfordonstillverkare som producerar axlar och förarhytter till lastbilar och att detta stöd inte byggde på något godkänt stödprogram och inte kopplats till något särskilt projekt, borde detta stöd ha anmälts i enlighet med rambestämmelserna för statligt stöd till motorfordonsindustrin. Kommissionen måste därför avgöra om stödet var förenligt med bedömningskriterierna i rambestämmelserna.

Kommissionen anser att det är uppenbart att stödet inte kopplades till något av de sju positiva kriterier som anges i rambestämmelsernas riktlinjer, nämligen räddnings- och omstruktureringsstöd, regionalt stöd, investeringsstöd till innovationer eller omfattande rationaliseringar, stöd till forskning och utveckling, stöd till miljöskydd eller energibesparing, stöd till vidareutbildning. De belgiska myndigheterna har heller inte hävdat att det fanns några sådana målsättningar med denna finansiella investering. Även om området där fabriken är belägen är berättigat till regionalstöd enligt artikel 92.3 c i Romfördraget, måste slutsatsen dras att stödet i fråga varken motsvarar ett normalt regionalstöd eller kan anses ha ett regionalt ändamål. Det kan därför enbart betraktas som ett driftsstöd. I rambestämmelserna föreskrivs att "inga nya driftsstöd kommer att tillåtas i denna sektor", eftersom sådant stöd har en särskilt snedvridande effekt och inte har någon koppling till de ovan angivna målen.

Kommissionen måste alltså dra slutsatsen att det driftsstöd på 9,29 miljoner belgiska franc som de belgiska myndigheterna beviljat DAF Trucks Vlaanderen NV inte uppfyller de villkor som krävs för att det undantag som föreskrivs i artikel 92.3 c i Romfördraget skall kunna tillämpas så som anges i rambestämmelserna för motorfordon.

Med beaktande av vad som angivits ovan är stödet till DAF Trucks Vlaanderen NV inte endast olagligt för att den belgiska regeringen inte uppfyllde sina åtaganden enligt artikel 93.3 i Romfördraget, utan det är också oförenligt med den gemensamma marknaden eftersom det inte uppfyller villkoren för att något av de undantag som anges i artikel 92 i Romfördraget skall kunna tillämpas. Därmed är det också oförenligt med EES-avtalet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det stöd som regionen Flandern i Belgien har beviljat DAF Trucks Vlaanderen NV och som värderats till 9 294 000 belgiska franc den dag det utbetalades är olagligt och oförenligt med den gemensamma marknaden i den mening som avses i artikel 92.1 i Romfördraget och därigenom oförenligt med EES-avtalet.

Artikel 2

Den belgiska regeringen skall återkräva hela beloppet på 9 294 000 belgiska franc från DAF Trucks Vlaanderen NV och skall utkräva ränta på detta belopp från och med den dag det utbetalades, till den procentsats som gällde den dagen för den referenssats som användes för beräkning av nettosubventionsekvivalenten för regionalstöd i Belgien vid den tidpunkten.

Artikel 3

Den belgiska regeringen skall, inom två månader efter dagen för delgivningen av detta beslut, till kommissionen anmäla vilka åtgärder som vidtagits för at följa detta beslut.

Artikel 4

Detta beslut viktar sig till Konungariket Belgien.

Utfärdat i Bryssel den 4 oktober 1995.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen