II

*(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)*

# KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

**vom 4. Oktober 1995**

**über eine Beihilfe der flämischen Region Belgiens für den Lkw-Hersteller DAF**

**(Nur der französische und der niederländische Text sind verbindlich)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

(96/75/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 erster Unterabsatz,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nachdem den Beteiligten aufgrund der vorerwähnten Artikel Gelegenheit gegeben wurde, ihre Stellungnahme abzugeben (1),

in Erwägung nachstehender Gründe:

I

Die Kommission teilte der belgischen Regierung mit Schreiben vom 2. Dezember 1993 mit, daß sie wegen einer Intervention der flämischen Region zugunsten der neuen DAF-Gesellschaft und wegen möglicher Beihilfen bei der Auflösung der früheren DAF-Gesellschaft das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 des Vertrages einleitet, und forderte sie zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb eines Monats nach dem Datum des Schreibens auf.

Bei der Eröffnung des Verfahrens äußerte die Kommission hinsichtlich der Vereinbarkeit der Beihilfe aus folgenden Gründen ernsthafte Bedenken:

— Die Interventionen betrafen ein Unternehmen in Schwierigkeiten, das in einem von Überkapazitäten geprägten Sektor tätig ist;

— die öffentliche Beteiligung an dem neuen DAF-Unternehmen (einschließlich einer Eigenkapitalbeteiligung und eines ungesicherten Kredits) entsprachen möglicherweise nicht marktwirtschaftlichem Verhalten;

— für die Übertragung von gewerblichen Krediten, für die eine staatliche Teilbürgschaft übernommen worden war, vom ehemaligen auf das neue Unternehmen wurde keine Risikogebühr verlangt;

— der Verkauf der Vermögenswerte der früheren DAF an das neue Unternehmen und die Rolle der Behörden lassen einen finanziellen Vorteil vermuten, der dem neuen Unternehmen aufgrund eines niedrigen Kaufpreises für diese Vermögenswerte eingeräumt wurde.

Da im vorliegenden Fall der Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie gilt, teilte die Kommission gleichzeitig mit, daß die Beihilfen im Rahmen einer abschließenden Entscheidung von strengen Auflagen abhängig gemacht werden könnten.

II

Nach Eröffnung des Verfahrens unterbreitete die Ständige Vertretung Belgiens die Stellungnahme der flämischen Regierung mit Schreiben vom 23. Februar 1994. Mit Schreiben der Ständigen Vertretung vom 12. Oktober 1994 erhielt die Kommission zu ihrem umfassenden Fragenkatalog vom 14. Juni 1994 zusätzliche Informationen von den flämischen Behörden.

(1) ABl. Nr. C 31 vom 2. 2. 1994, S. 4.

Um ihren Besuch in den DAF-Betrieben in Westerlo und Eindhoven vorzubereiten, ersuchte die Kommission mit Schreiben vom 14. November 1994 an die flämische und an die niederländische Regierung um ergänzende Auskünfte. Die niederländische Regierung beantwortete die Fragen der Kommission mit Schreiben vom 23. Januar 1995. Die beiden Betriebsbesuche fanden am 30. Januar 1995 statt. Im Anschluß daran wurde am 1. Februar 1995 eine abschließende Sitzung zwischen der Kommission, den Behörden beider Mitgliedstaaten und der DAF-Leitung in Eindhoven abgehalten.

Mit Telefax vom 6. Februar 1995 stellte die Kommission einige abschließende Fragen, die anläßlich der bilateralen Sitzung zwischen der Kommission und den niederländischen sowie den flämischen Behörden am 14. Februar 1995 beantwortet wurden.

Am 6. März 1995 fand eine Sitzung zwischen der Kommission und den flämischen sowie den niederländischen Behörden statt, in deren Mittelpunkt die Konkursverwaltung der DAF N.V. und deren Übernahme durch DAF Trucks N.V. standen. Die Kommission stellte im Laufe des Gesprächs einige Fragen zum Konkursverfahren. Die von den Rechtsberatern des niederländischen Staates am 23. März 1995 ausgearbeiteten Antworten wurden der Kommission am selben Tag über Telefax mitgeteilt. Anläßlich dieser Sitzungen, die sich vor allem mit der niederländischen Konkursverwaltung befaßten, gaben die belgischen Behörden keine förmliche Stellungnahme ab.

## III

Die Kommission forderte die belgische Regierung mit Schreiben vom 16. Februar 1994 auf, sich zu den bei der Kommission am 30. November 1993 eingegangenen Bemerkungen der Klesch & Company Limited zu äußern. Dieses Unternehmen soll den Konkursverwaltern am 24. Februar 1993 für die von DAF Trucks N.V. erworbenen Vermögenswerte ein Angebot im Hinblick auf einen Vertragsabschluß unterbreitet haben. Seiner Ansicht nach wurde dieses Angebot abgelehnt, weil die Konkursverwalter die Vermögenswerte einer staatlich geführten Unternehmensgruppe unter dem Marktpreis verkaufen wollten.

Die belgische Regierung erklärte in einem Schreiben vom 12. Oktober 1994, daß sie niemals über ein solches Angebot unterrichtet worden ist.

Nach der Eröffnung des Verfahrens unterbreiteten am 28. Februar 1994 mehrere Aktionäre der DAF Trucks N.V., nämlich VDL Groep, Nationale Nederlanden, DAF Trucks N.V. und Evicar, ihre Stellungnahme. Zu diesem Zeitpunkt erhielt die Kommission außerdem eine Stellungnahme der DAF Trucks N.V. sowie der niederländischen Konkursverwalter, die sich bereit erklärten, nötigenfalls weitere Informationen zu übermitteln. Die Kommission richtete am 1. Juni 1994 ein Auskunftsverlangen an die Konkursverwalter, das diese am 1. August 1994 beantworteten.

Die Äußerungen der vorerwähnten Beteiligten, die alle die Auffassung der belgischen Behörden unterstützten, wurden letzteren am 18. Mai 1995 zur Stellungnahme übermittelt. Diese gaben keine offizielle Stellungnahme ab.

Die Kommission erhielt im Anschluß an die Veröffentlichung der Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* keine Stellungnahmen anderer Beteiligter und Mitgliedstaaten.

## IV

Nach Auffassung der flämischen Behörden muß bei der staatlichen Beteiligung zwischen dem nachrangigen Darlehen und dem Aktienkapital unterschieden werden.

Zum nachrangigen Darlehen von 370 Mio. bfrs erklärte die flämische Regierung, daß die NMKN und nicht die flämische Region es gewährt hat, demnach also keine öffentlichen Mittel gezahlt wurden und folglich keine staatliche Beihilfe vorliegen kann. Die NMKN hatte der belgischen Gesellschaft N.V. DAF Trucks, die von DAF België N.V. übernommen wurde, 1984 einen Investitionskredit in Höhe von 2,1 Mrd. bfrs gewährt. Dieser Kredit wurde 1990 auf das andere Unternehmen übertragen. Als diesem Unternehmen jedoch am 26. Februar 1993 der Konkurs erklärt wurde, wurde der betreffende Kredit durch Aufnahme einer Hypothek auf die Gebäude und eine Verpfändung des Geschäftsbetriebs sowie durch Bürgschaften des Staates und der flämischen Region erstrangig gesichert. Als DAF Trucks Vlaanderen das Unternehmen DAF België N.V. übernahm, wurde dieser Kredit erneut übertragen, wodurch 370 Mio. bfrs zum nachrangigen Darlehen wurden. Da dieser Teil des Kredits von der flämischen Region verbürgt wurde, erachtet ihn die NMKN nicht als nachrangig oder ungesichert. Sollte also das nachrangige Darlehen möglicherweise ein staatliches Beihilfeelement enthalten, so betrifft dies nur die staatliche Bürgschaft für den betreffenden Betrag. Die flämische Regierung gab jedoch zu, daß die Gewährung nachrangiger Darlehen bei belgischen Finanzinstituten nicht üblich ist und die NMKN, abgesehen vom DAF-Fall, nur ein einziges anderes nachrangiges Darlehen während desselben Zeitraums gewährt hat.

Was die eigentliche Beteiligung der flämischen Behörden an DAF Trucks N.V. betrifft, so hat sich N.V. Truck Financiering, das von der der Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (nachstehend „G.I.M.V." genannt) gegründet und finanziert wurde, mit 251,3 Mio. bfrs am Eigenkapital der N.V. DAF Trucks Vlaanderen und mit 743,2 Mio. bfrs am Risikokapital der N.V. DAF Trucks beteiligt. Somit ist die flämische Region indirekt mit 25,13 % an der belgischen Tochtergesellschaft und direkt mit 10,78 % an der Muttergesellschaft beteiligt. Die flämische Regierung erklärte, daß, abgesehen von der Unterscheidung zwischen A- und B-Aktien, die flämische Region und andere Aktionäre unter gleichen Bedingungen beteiligt sind. Außerdem zeichnete die flämische Regierung bei N.V. DAF Trucks nur A-Vorzugsaktien

und bei N.V. DAF Trucks Vlaanderen nur B-Aktien, die bei dieser Gesellschaft ebenfalls Vorzugsaktien sind. Ab 1. Januar 2000 wird die Unterscheidung zwischen A- und B-Aktien aufgehoben. Im übrigen stützte die flämische Region ebenso wie andere Kapitalgeber ihre Entscheidung auf einen vom früheren Umstrukturierungsplan unterschiedlichen Geschäftsplan, dessen Durchführbarkeit von externen Beratern gewürdigt wurde und der gute Rentabilitäts- und Gewinnperspektiven aufzeigt. Darüber hinaus waren für die flämische Regierung regionale Interessen und die Möglichkeit der Aufrechterhaltung eines Großteils der Beschäftigung bei DAF äußerst wichtig. Die Beteiligung der flämischen Region erfolgte also unter keinen ungünstigeren Bedingungen als die der anderen Aktionäre.

Was die „Rechtsnachfolge" betrifft, so erklärte die flämische Regierung, daß dieser Fall nur eintritt, wenn sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten auf das neue Unternehmen übergehen und nur wenn Vermögenswerte in Höhe von 75 Mio. hfl übertragen werden. Hiervon werden 3 Mio. hfl bar gezahlt und 72 Mio. hfl durch Übertragung von Schulden auf das neue Unternehmen, was eine übliche Zahlungsweise darstellt. Die NMKN war mit dieser Zahlungsweise als gesicherter Gläubiger einverstanden, sofern die Hypothek, das Pfand sowie die staatliche und die regionale Bürgschaft unberührt blieben, was zutraf. Aus diesen Gründen und aufgrund der Tatsache, daß das neue Unternehmen kein komplettes Lkw-Sortiment mehr herstellen wird, stellt sich für die flämische Regierung die Frage der Rechtsnachfolge nicht.

Was die Risikogebühr im Zusammenhang mit der Übertragung des zum Teil erstrangigen und zum Teil nachrangigen staatlich verbürgten Kredits auf das neue Unternehmen betrifft, so wurden nach Angaben der flämischen Regierung die staatliche und die regionale Bürgschaft aufrecht erhalten, ihre Gesamthöhe aber auf 1 014,6 Mio. bfrs herabgesetzt, ohne jedoch an den marktüblichen Zinssatz zu rühren. Der nachrangige Kreditteil wurde von der flämischen Region verbürgt, während für den restlichen übertragenen Kreditteil — wie für den ursprünglichen Kredit — eine erstrangige Hypothek und Verpfändung für die NMKN und eine Teilbürgschaft des Staates und der Region bestehen. Für die Aufrechterhaltung der Bürgschaft der flämischen Region wurde eine zusätzliche Gebühr verlangt und gezahlt, die aber lediglich für die ausstehende Bürgschaft, nämlich für 390 Mio. bfrs berechnet wurde. In Übereinstimmung mit der genehmigten Beihilferegelung und unter Berücksichtigung der Laufzeit des Kredits wurde von dem Unternehmen eine Gebühr von 1,5 % bzw. 5,975 Mio. bfrs und wurde vom kreditgebenden Finanzinstitut eine Gebühr von 0,5 % verlangt.

Was den Kaufpreis der belgischen Vermögenswerte und die Rolle der Behörden beim Verkauf der Vermögenswerte betrifft, so erklärte die flämische Regierung folgendes:

— Bezüglich der belgischen Tochtergesellschaft wurde aufgrund des belgischen Konkursrechts am 26. Februar 1993 der Konkurs erklärt, da eine Konkursverwaltung („surséance van betaling") nicht besteht. Es wurden drei Verwalter („Kuratoren") ernannt, die die Vermögenswerte der Gesellschaft so teuer wie möglich verkaufen und den Verkaufserlös unter den Gläubigern verteilen sollten. Diese Verwalter unterstehen der Aufsicht eines Richters („rechter-commissaris"). Auf diese Weise gewährleistet das Recht völlige Unabhängigkeit vom Staat.

— Die schnelle Abwicklung des Kaufs ist normal, da die Verwalter ein in Betrieb befindliches Unternehmen verkaufen mußten, für das normalerweise ein höherer Preis gezahlt würde als beim Verkauf einzelner Vermögenswerte.

— Die gesicherten Gläubiger waren mit dem Kaufpreis von 75 Mio. hfl einverstanden, und keiner der Gläubiger protestierte gegen den geplanten Verkauf.

— Im Januar und Februar 1993 wurde in der Presse viel über die DAF-Probleme berichtet, sogar auf internationaler Ebene. Obwohl andere Interessenten die Gelegenheit hatten, gab kein anderer potentieller Käufer ein Angebot ab. Weder die belgischen Verwalter noch der beaufsichtigende Richter haben je von einem höheren Angebot erfahren, das die niederländischen Konkursverwalter für die Vermögenswerte der DAF in Belgien erhielten.

— Der Verkauf der Vermögenswerte der DAF België N.V. wurde am 2. März 1993 nach Sitzungen mit dem Präsidenten des zuständigen Handelsgerichts und dem beaufsichtigenden Richter auf der Grundlage der von den potentiellen Käufern übermittelten Berichte unabhängiger Berater beschlossen. Unter dem Druck dieser Käufer hatten die Verwalter keine andere Wahl, als das Gericht um seine Zustimmung zum Verkauf zum Preis von 75 Mio. hfl zu ersuchen.

— Die Zukunft der DAF België N.V. wurde von der Zukunft der niederländischen Muttergesellschaft abhängig gemacht. Der Kauf der Vermögenswerte der in Betrieb befindlichen DAF België N.V. war nur im Rahmen eines Gesamtkaufs von mindestens einem Teil der Vermögenswerte der niederländischen und der belgischen Gesellschaft möglich.

— Der Gesamtkaufpreis der Vermögenswerte war höher als der Liquidationswert und niedriger als der Wert des laufenden Betriebs. Durch Annahme des vorgeschlagenen Kaufpreises konnte zumindest die Liquidation abgewendet werden. Die Aufgabe der Konkursverwalter besteht darin, das Vermögen des Konkursschuldners so teuer wie möglich zu verkaufen, was sie auch versucht haben.

Hinsichtlich des Kaufpreises der von DAF Trucks N.V. übernommenen Vermögenswerte erklärte die flämische Regierung folgendes:

— Der Gesamtkaufpreis für die niederländischen und flämischen Vermögenswerte der DAF N.V. in Höhe von 482 Mio. hfl auf der Grundlage eines Gutachtens unabhängiger Berater war höher als der Liquidationswert von 293,5 Mio. hfl und niedriger als der Gesamtwert der in ständigem, gleichmäßigem Betrieb befindlichen Vermögenswerte in Höhe von 640 Mio. hfl. Der Kaufpreis wurde jedoch durch die von den neuen Inhabern geplante Produktionsdrosselung, durch die Tatsache, daß wegen des Zerfalls der Gesellschaft während der Konkursverwaltung nur ein zum Teil laufender Betrieb betroffen war, durch kommerzielle Verpflichtungen, die ebenso wie einige Gläubigerforderungen übernommen werden mußten, und durch die Verpflichtung zur Sanierung des Industriegeländes in Eindhoven und zur Wiedereinstellung von 3 500 Beschäftigten heruntergedrückt. Nach Auffassung der flämischen Regierung entsprach der Preis dem Marktwert und enthielt kein staatliches Beihilfeelement.

— Alle Aktionäre haben ihren Investitionsbeschluß auf der Grundlage eines Geschäftsplans gefaßt, dessen Durchführbarkeit von externen Beratern gewürdigt worden war. Dieser Geschäftsplan ist nicht, wie die Kommission behauptet, derselbe Plan wie der Umstrukturierungsplan, der bereits zu Beginn der Konkursverwaltung vorlag (Herstellung eines kompletten Sortiments gegenüber Herstellung mittelschwerer und schwerer Lkw). Nach dem Geschäftsplan hat das neue Unternehmen gute Rentabilitäts- und Gewinnaussichten, und aus diesem Grunde war eine Beteiligung auch für private Investoren interessant.

— Für die flämische Regierung waren regionale Interessen und die Möglichkeit der Aufrechterhaltung eines Großteils der Beschäftigung äußerst wichtig. DAF Trucks N.V. würde 3 500 Personen beschäftigen und die Fortsetzung der Produktion von Fahrerhäusern und Achsen in Westerlo ermöglichen. Die Regierung erklärte, daß diese Bedingungen aufgrund der in Westerlo vorhandenen Investitionen und aufgrund der Verteilung der 3 500 Beschäftigten auf die beiden neuen Unternehmen, wodurch einige Flexibilität möglich wird, dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors und einer optimalen Ressourcenallokation nicht zuwiderlaufen. Die flämische Region hat wie ein gewöhnlicher Investor gehandelt, der sein Kapital im Hinblick auf eine langfristig normale Rendite investiert (siehe Ausführungen des Gerichtshofs in den Rechtssachen C 305/89 und C 303/88).

V

Als die Kommission das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag einleitete, erklärte sie, daß die nachfolgenden Interventionen der flämischen Region zugunsten von DAF aus den folgenden Gründen aufgrund von Artikel 92 des Vertrages eingehender untersucht werden müssen:

— Der Verkauf der Vermögenswerte der alten DAF an das neue Unternehmen und die Rolle der Behörden könnten dem neuen Unternehmen insofern einen finanziellen Vorteil erbracht haben, als der Kaufpreis für diese Werte, darunter für neue Technologie und einen umfangreichen Bestand an unverkauften Lkw, möglicherweise niedriger war als im Fall eines konkurrenzfähigen Angebots. Auf diese Weise konnte die neue Rechtsperson, die im wesentlichen mit dem alten Unternehmen identisch ist, ohne Atlasten in den Wettbewerb treten.

— Die Bedingungen der öffentlichen Beteiligung am Risikokapital des neuen Unternehmens (983,7 Mio. bfrs Eigenkapital und 370 Mio. bfrs ungesicherte Darlehen) müssen mit privatwirtschaftlichen Maßstäben geprüft und mit den Bedingungen verglichen werden, unter denen sich private Investoren an dem neuen Unternehmen beteiligten. Insoweit diese Maßnahmen staatliche Beihilfen an das neue Unternehmen darstellen, muß der Geschäftsplan im Lichte der Umstrukturierungsbeihilfebestimmungen des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie überprüft werden.

— Das Fehlen einer Provision für die staatliche Bürgschaft des belgischen Staates oder der flämischen Region für einen gewerblichen Kredit von 644,5 Mio. bfrs, der von NMKN vom alten auf das neue Unternehmen übertragen wurde.

Deswegen gelangte die Kommission bereits anläßlich der Eröffnung des Verfahrens zu dem Schluß, daß alle der belgischen Tochtergesellschaft des alten DAF-Unternehmens gewährten Beihilfen in voller Höhe durch den Verkaufspreis für die betreffenden Vermögenswerte gedeckt wurden. Das vorliegende Verfahren betrifft also keine staatliche Beihilfe mehr, die die belgischen Behörden dem früheren DAF-Unternehmen gewährt haben.

Nach einer eingehenden Untersuchung der im Laufe dieses Verfahrens und des Verfahrens bezüglich der Beihilfen der niederländischen Behörden an DAF eingegangenen Informationen vertritt die Kommission bezüglich des Verkaufs der Vermögenswerte der DAF België N.V. und der diesbezüglichen Rolle der Behörden die Auffassung, daß die Verwalter in der rechtlich vorgesehenen unabhängigen Weise gehandelt haben. Angesichts der wirtschaftlichen Abhängigkeit dieser Vermögenswerte von den Vermögenswerten der Muttergesellschaft, für die bereits vorher ein Gesamtpreis vereinbart wurde, für den die Annahme des Angebots für die belgischen Vermögenswerte der DAF N.V. durch die belgischen Verwalter erforderlich war, sind diese Vermögenswerte zu einem vernünftigen Preis verkauft worden, der über ihrem Liquidationswert liegt. Zwar kann aus wirtschaftlicher Sicht behauptet werden, daß DAF Trucks Vlaanderen N.V. aufgrund eines niedrigeren Kaufpreises für diese Vermögenswerte als möglicherweise im Fall eines konkurrenzfähigen Angebotes einen finanziellen

Vorteil erhalten hat. Doch waren die Verwalter nicht verpflichtet, ein derartiges Angebot einzuholen. Angesichts der ihnen zur Verfügung stehenden Informationen und des Zeitdrucks, der seitens der potentiellen Käufer auf ihnen lastete, kann durchaus festgestellt werden, daß die Verwalter die Rechtsvorschriften befolgt haben, indem sie die Vermögenswerte so teuer wie möglich verkauft haben. Außerdem wurde bestätigt, daß die beiden Gesellschaften (DAF België N.V. und DAF Trucks Vlaanderen N.V.) rechtlich unterschiedliche, voneinander völlig unabhängige Unternehmen sind.

Was den Verkauf der Vermögenswerte der Muttergesellschaft DAF N.V. und die diesbezügliche Rolle der Behörden betrifft, so wird auf die gleichzeitige Entscheidung der Kommission in der Sache C 38/93 verwiesen.

Hinsichtlich der staatlichen Beteiligung am Risikokapital der DAF Trucks N.V. und DAF Trucks Vlaanderen N.V. kann die anläßlich der Eröffnung des Verfahrens erwähnte Vermutung, daß möglicherweise eine staatliche Beihilfe vorliegt, nach Auffassung der Kommission nicht aufrechterhalten werden. Nach Prüfung der Aktionärsvereinbarung und anderer sachdienlicher Unterlagen muß festgestellt werden, daß der Staat Risikokapital unter denselben Bedingungen wie die privaten Aktionäre bereitgestellt haben, deren Beteiligung tatsächliche wirtschaftliche Bedeutung hat. Die eingehende Untersuchung des Geschäftsplans hat ergeben, daß die Aktionäre mit einer vernünftigen Rendite rechnen können. Auch in bezug auf die Bemerkungen zu den Bedingungen für die Beteiligung der flämischen Behörden muß inzwischen festgestellt werden, daß diese Beteiligung mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers übereinstimmt [1]. Sie enthält demnach keine staatliche Beihilfe.

In bezug auf die Risikogebühren für die staatlichen Bürgschaften zugunsten der gewerblichen Kredite und der ungesicherten Kredite an DAF Trucks Vlaanderen N.V., die der belgische Staat oder die flämische Region verlangt bzw. nicht verlangt haben, vertritt die Kommission die Auffassung, daß die Übertragung und Neuregelung der Kredite und Bürgschaften durch die NMKN und die Behörden mit dem belgischen Recht und den belgischen Gewohnheiten übereinstimmen. Sie teilt die Auffassung der flämischen Behörden, daß diese Schuldübertragung nicht bedeutet, daß das neue Unternehmen Rechtsnachfolger des alten Unternehmens ist. Dies läßt jedoch nicht den Schluß zu, daß das alte Unternehmen die Risikogebühren für die staatlichen Bürgschaften bereits zum Teil zugunsten des neuen Unternehmens gezahlt hat, die es jetzt schützen.

DAF Trucks Vlaanderen N.V. verfügt über eine staatliche Bürgschaft von 223,35 Mio. bfrs und eine Bürgschaft der flämischen Region von 791,25 Mio. bfrs. Es hat lediglich eine Risikogebühr von 1,5 % für 395 Mio. bfrs an die flämische Region gezahlt, wodurch sich die Bürgschaft der flämischen Region erhöht. Außerdem ist darauf hinzuweisen, daß die Herabsetzung der Bürgschaft des belgischen Staates bei weitem die vorerwähnte Heraufsetzung ausgleicht. Indem das neue DAF-Unternehmen die Risikogebühr von 1,5 % für die restlichen Bürgschaften des belgischen Staates und der flämischen Region von insgesamt 619,6 Mio. bfrs nicht gezahlt hat, hat es einen finanziellen Vorteil erhalten, den die Kommission zum Zeitpunkt der Schuld- und Bürgschaftsübertragung auf 9,294 Mio. bfrs veranschlagt.

Da DAF Trucks Vlaanderen N.V. Achsen und Fahrerhäuser für Lastwagen von DAF Trucks N. V. auf dem europäischen Lkw-Markt verkauft, auf dem ein lebhafter Wettbewerb besteht, und DAF über einen Anteil von 6,8 % verfügt (über 6 t GVW), fällt diese Beihilfemaßnahme in den Anwendungsbereich des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag und des Artikels 61 Absatz 1 EWR-Abkommen.

## VI

Die belgische Regierung hat durch die Nichtnotifizierung der vorerwähnten Beihilfemaßnahme zugunsten der DAF Trucks Vlaanderen N.V. gegen Artikel 93 Absatz 3 des Vertrags verstoßen. Da sie die Beihilfe nicht vorher mitgeteilt hat, konnte die Kommission keine Stellungnahme abgeben, bevor sie gewährt wurde. Diese in Zuwiderhandlung gegen Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages gewährte Beihilfe ist daher unzulässig.

## VII

Die Kommission vertritt die Auffassung, daß die unzulässige Beihilfe von 9,294 Mio. bfrs zugunsten von DAF Trucks Vlaanderen N.V. durch Nichterhebung der üblichen Risikogebühr für staatliche Bürgschaften in Höhe von 619,6 Mio. bfrs, die von dem bankrotten Unternehmen DAF België N.V. übernommen wurden, mit dem Vertrag unvereinbar ist.

Soweit nicht etwas anderes bestimmt ist, sind gemäß Artikel 92 Absatz 1 staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

Artikel 92 Absatz 2 EG-Vertrag erklärt bestimmte Arten von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt für vereinbar. Aufgrund der Art, des Standorts und des Zwecks der vorerwähnten Beihilfe ist diese Vorschrift nicht anwendbar.

Artikel 92 Absatz 3 EG-Vertrag nennt Beihilfen, die mit dem Gemeinsamen Markt als vereinbar angesehen werden können. Diese Vereinbarkeit muß im gemeinschaftsweiten Kontext und nicht auf der Ebene eines einzelnen Mitgliedstaats beurteilt werden. Zur Wahrung eines

[1] Siehe Mitteilung der Kommission über die finanziellen Tätigkeiten zwischen Mitgliedstaaten und öffentlichen Unternehmen, ABl. Nr. C 273 vom 18. 10. 1991.

ordnungsgemäßen Funktionierens des Gemeinsamen Marktes und in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Artikels 3 Buchstabe g) EG-Vertrag müssen die in Artikel 92 Absatz 3 EG-Vertrag vorgesehenen Ausnahmen vom grundsätzlichen Beihilfeverbot des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag bei der Untersuchung einer Beihilferegelung oder Gewährung einer Einzelbeihilfe eng ausgelegt werden.

Die Kommission hat insbesondere für die Kraftfahrzeugindustrie einen Gemeinschaftsrahmen angenommen, der alle Kriterien für die Beurteilung der Vereinbarkeit von Beihilfen an diesen Industriezweig mit dem Gemeinsamen Markt enthält und durch den der Beurteilungsspielraum des Artikels 92 Absatz 2 EG-Vertrag eingeschränkt wird.

Da die Beihilfe für die Tochtergesellschaft eines Kfz-Herstellers von Lkw-Achsen und -Fahrerhäusern gewährt wurde, auf keiner genehmigten Beihilferegelung beruhte und mit keinem Einzelvorhaben in Verbindung stand, hätte sie aufgrund des vorerwähnten Gemeinschaftsrahmens notifiziert werden müssen. Deswegen muß die Kommission prüfen, ob die Beihilfe mit den Beurteilungskriterien dieses Gemeinschaftsrahmens vereinbar war.

Die Kommission vertritt die Auffassung, daß die Beihilfe die sechs ersten Bewertungskriterien des Gemeinschaftsrahmens für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, Regionalbeihilfen, Investitionsbeihilfen für Innovation, Modernisierung oder Rationalisierung, Beihilfen für Forschung und Entwicklung, Beihilfen für Umweltschutz und Energieeinsparung, Beihilfen für Ausbildung und berufliche Umstellung sowie Betriebsbeihilfen nicht erfüllt. Im übrigen haben die belgischen Behörden nicht behauptet, daß die Investition auf eines dieser Ziele ausgerichtet war. Obwohl das Gebiet, in dem der geförderte Betrieb liegt, ein regionales Fördergebiet gemäß Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c) EG-Vertrag ist, trifft insbesondere die Feststellung zu, daß die zur Prüfung vorliegende Beihilfe nicht den normalen Voraussetzungen für die Gewährung von Regionalbeihilfen entspricht und kein regionales Ziel verfolgt. Folglich kann die Beihilfe nur als Betriebsbeihilfe bezeichnet werden. Der Gemeinschaftsrahmen sieht vor, daß keine neuen Betriebsbeihilfen in dem betreffenden Sektor genehmigt werden, da diese Beihilfen besonders wettbewerbsverzerrend sind und in keiner Beziehung zu den vorerwähnten Zielsetzungen stehen.

Daher gelangt die Kommission zu dem Schluß, daß die Betriebsbeihilfe der belgischen Behörden an DAF Trucks Vlaanderen N.V. in Höhe von 9,29 Mio. bfrs nicht die im Gemeinschaftsrahmen für die Kfz-Industrie genannten Voraussetzungen für die Anwendung der Ausnahmeregelung des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag erfüllt.

Aus diesen Gründen ist die Beihilfemaßnahme zugunsten der DAF Trucks Vlaanderen N.V. nicht nur unzulässig, weil die belgische Regierung gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag verstoßen hat, sondern auch mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, da sie die Voraussetzungen für die Anwendung der Ausnahmeregelungen des Artikels 92 EG-Vertrag nicht erfüllt. Folglich ist sie auch mit der Funktionsweise des EWR-Abkommens unvereinbar —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Beihilfe der flämischen Region Belgiens an DAF Trucks Vlaanderen N.V., die zum Zeitpunkt ihrer Gewährung auf 9 294 000 bfrs geschätzt wird, ist unzulässig und mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag und folglich auch mit der Funktionsweise des EWR-Abkommens unvereinbar.

*Artikel 2*

Die belgische Regierung fordert von DAF Trucks Vlaanderen N.V. den Gesamtbetrag von 9 294 000 bfrs zurück. Auf diesen Betrag erhebt sie vom Zeitpunkt seiner Gewährung an Zinsen auf der Grundlage des zu diesem Zeitpunkt gültigen Bezugssatzes, der für die Berechnung des Nettosubventionsäquivalents von Regionalbeihilfen in Belgien verwendet wird.

*Artikel 3*

Die belgische Regierung teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach dem Datum der Notifizierung dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die sie ergriffen hat, um ihren Verpflichtungen nachzukommen.

*Artikel 4*

Diese Entscheidung ist an das Königreich Belgien gerichtet.

Brüssel, den 4. Oktober 1995

*Für die Kommission*

Karel VAN MIERT

*Mitglied der Kommission*