II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 4 ottobre 1995

relativa ad un aiuto concesso dalla Regione fiamminga (Belgio) al produttore di autocarri DAF

(I testi in lingua francese e olandese sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(96/75/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo che istituisce lo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni, ai sensi dei suddetti articoli [1] e tenuto conto di tali osservazioni,

considerando quanto segue :

I

Con lettera del 2 dicembre 1993 la Commissione ha informato il governo belga della sua decisione di avviare il procedimento ex articolo 93, paragrafo 2 del trattato CE riguardo all'intervento della Regione fiamminga a favore della nuova società DAF nonché ai possibili elementi di aiuto presenti nell'estinzione della vecchia DAF, ha chiesto al governo belga di presentare le sue osservazioni entro un mese dalla data della lettera.

Nell'avviare il procedimento la Commissione ha espresso seri dubbi sulla compatibilità dell'aiuto per le seguenti ragioni :

— gli interventi pubblici riguardavano un'impresa in difficoltà, operante in un settore che soffre di sovraccapacità ;

— la partecipazione pubblica nella nuova società DAF (costituita da una partecipazione nel capitale e da un prestito a rischio) poteva non corrispondere alla normale prassi imprenditoriale in un'economia di mercato ;

— non è stato imposto alcun premio alla nuova società per il trasferimento dei prestiti commerciali dalla vecchia società, assistiti in parte dalla garanzia dello Stato ;

— la vendita delle attività della vecchia DAF alla nuova società ed il ruolo delle autorità pubbliche in tale operazione potevano nascondere un vantaggio finanziario per la nuova società consistente nella vendita di tali attività ad un prezzo inferiore a quello di mercato.

Poiché alla fattispecie si applica la disciplina degli aiuti di Stato all'industria automobilistica, la Commissione ha inoltre ritenuto che l'aiuto era da subordinare alle condizioni rigorose ivi previste, che possono essere imposte solo in base ad una decisione finale che chiude il procedimento.

II

In seguito all'apertura del procedimento la Rappresentanza permanente del Belgio ha presentato le osservazioni del governo fiammingo con lettera del 23 febbraio 1994. Con un'ulteriore lettera di tale rappresentanza del 12 ottobre 1994 la Commissione ha ricevuto ulteriori informazioni dalle autorità fiamminghe in risposta al suo questionario dettagliato del 14 giugno 1994.

[1] GU n. C 31 del 2. 2. 1994, pag. 4.

Con lettera del 14 novembre 1994, indirizzata sia al governo fiammingo che al governo olandese, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni in preparazione di una visita agli stabilimenti DAF di Westerlo e Eindhoven. Il governo olandese ha risposto con lettera del 23 gennaio 1995. La visita alle due società si è svolta il 30 gennaio 1995 ed è stata seguita, il 1° febbraio 1995, da una riunione tra la Commissione, le autorità di entrambi gli Stati membri e la direzione di DAF ad Eindhoven.

Con fax del 6 febbraio 1995 la Commissione ha sollevato alcune questioni cui è stato risposto per iscritto o oralmente durante la riunione bilaterale tra la Commissione e le autorità olandesi e fiamminghe del 14 febbraio 1995.

Il 6 marzo 1995 ha avuto luogo una riunione tra la Commissione e le autorità belghe e olandesi sulle circostanze del passaggio sotto amministrazione controllata di DAF NV e del suo acquisto da parte di DAF Trucks NV. Durante la discussione la Commissione ha formulato alcune domande sul procedimento di fallimento. Le risposte, preparate dai consulenti legali dello Stato olandese, sono state trasmesse alla Commissione con fax del 23 marzo 1995. In dette riunioni vertenti sull'amministrazione controllata della società madre nei Paesi Bassi, le autorità belghe non hanno formalmente presentato osservazioni.

III

Con lettera del 16 febbraio 1994 la Commissione ha invitato il governo belga a prendere posizione sulle osservazioni di Klesch & Company Limited pervenute alla Commissione il 30 novembre 1993. Questa società sosteneva di aver presentato ai curatori fallimentari, il 24 febbraio 1993, un'offerta di conclusione di un contratto relativo alle stesse attività acquistate da DAF Trucks NV. Secondo la società l'offerta era stata respinta perché i curatori fallimentari desideravano vendere le attività ad un gruppo guidato dallo Stato ad un prezzo inferiore a quello di mercato.

Il governo belga ha risposto implicitamente con lettera del 12 ottobre 1994, sostenendo fondamentalmente di non essere stato informato di tale offerta.

Il 28 febbraio 1994 vari azionisti di DAF Trucks NV — il gruppo VDL, Nationale Nederlanden, DAF Trucks NV e Evicar — hanno presentato le loro osservazioni in seguito all'apertura del procedimento. Alla stessa data, in seguito alla comunicazione di apertura del procedimento, la Commissione ha ricevuto anche le osservazioni di DAF Trucks NV e dei curatori fallimentari olandesi della vecchia società, che hanno dichiarato di essere disposti ad inviare, se necessario, ulteriori informazioni. Con lettera del 1° giugno 1994 la Commissione ha chiesto informazioni ai curatori fallimentari che hanno risposto il 1° agosto 1994.

Le osservazioni dei suddetti interessati, tutte a sostegno delle loro tesi, sono state trasmesse alle autorità belghe con lettera del 18 maggio 1995, cui le autorità belghe non hanno ufficialmente risposto.

La Commissione non ha ricevuto osservazioni di altri interessati né di Stati membri in seguito alla comunicazione di apertura del procedimento ex articolo 93, paragrafo 2 nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.*

IV

Secondo le autorità fiamminghe va fatta una distinzione, riguardo alla partecipazione dello Stato nella società, tra il credito di rango subordinato e il capitale azionario.

Per quanto riguarda il credito di rango subordinato di 370 Mio di BFR, il governo fiammingo ha affermato che il prestito è stato concesso dalla NMKN e non dalla Regione fiamminga e, non essendo pertanto stato finanziato con fondi pubblici, non può configurarsi come aiuto di Stato. Nel 1984 la NMKN aveva concesso un credito agli investimenti di 2,1 Mrd di BFR alla società belga NV DAF Trucks ; questa è stata in seguito assorbita da DAF België NV, alla quale nel 1990 è stato, di conseguenza, trasferito il credito della banca. Quando, il 26 febbraio 1993, questa società ha dichiarato fallimento, tale credito era garantito da un'ipoteca sugli edifici e da un diritto reale di garanzia sull'azienda, entrambi di primo grado, nonché da garanzie dello Stato e della Regione fiamminga. Quando DAF Trucks Vlaanderen ha rilevato DAF België NV il credito è stato nuovamente trasferito e con questo trasferimento 370 Mio di BFR sono stati convertiti in un prestito subordinato. Dato che questa quota trasferita del credito è garantita dalla Regione fiamminga, la NMKN non considera il prestito come subordinato o a rischio. Cosicché, se il credito di rango subordinato contiene un elemento di aiuto di Stato, questo può riguardare solo la garanzia pubblica relativa a tale ammontare. Il governo fiammingo ha ammesso tuttavia che concedere prestiti a rischio non costituisce la normale prassi degli istituti finanziari belgi e che solo un altro prestito a rischio è stato concesso dalla NMKN nello stesso periodo oltre a quello a DAF.

Per quanto riguarda l'esatta partecipazione delle autorità fiamminghe in DAF Trucks NV, NV Truck Financiering, costituita e finanziata da Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (denominata di seguito GIMV) ha una partecipazione di 251,3 Mio di BFR nel capitale proprio di DAF Trucks Vlaanderen NV e una partecipazione di 743,2 Mio di BFR nel capitale di rischio di DAF Trucks NV. La Regione fiamminga detiene, pertanto, una partecipazione indiretta del 25,13 % nella controllata belga ed una partecipazione diretta del 10,78 % nella società madre. Il governo fiammingo ha affermato che, se si prescinde dalla distinzione tra azioni A e azioni B, la Regione fiamminga ha assunto partecipazioni in tali società alle stesse condizioni di altri azionisti. Inoltre, la Regione fiamminga ha acquisito in DAF Trucks NV solo

azioni privilegiate di tipo A e in DAF Trucks Vlaanderen NV azioni di tipo B, che in tale società sono ugualmente azioni privilegiate. Il 1° gennaio 2000 la distinzione tra azioni A e azioni B cesserà di esistere. Inoltre, la Regione fiamminga, come altri investitori, ha basato la sua decisione su un piano di attività diverso dal precedente piano di ristrutturazione, la cui realizzabilità è stata assicurata da consulenti esterni e che indica buone prospettive di efficienza e redditività. Il governo fiammingo ha attribuito anche grande importanza agli interessi regionali e alla possibilità di salvaguardare buona parte dei posti di lavoro di DAF. La Regione fiamminga, pertanto, non ha assunto partecipazioni nelle nuove società a condizioni meno favorevoli degli altri azionisti.

Per quanto riguarda la « successione » tra due società, il governo fiammingo sottolinea che essa sussiste solo quando tutte le attività e passività vengono trasferite alla nuova società, ma nel caso in questione sono state trasferite solo attività per 75 Mio di HFL. Di tale importo 3 milioni sono stati pagati in contanti e 72 milioni tramite un trasferimento di debiti alla nuova società, che costituisce una normale forma di pagamento. NMKN ha accettato, in qualità di creditore privilegiato, questa forma di pagamento, purché l'ipoteca, il pegno e le garanzie statali e regionali fossero mantenute, come è effettivamente avvenuto. In considerazione di tali argomenti e del fatto che la nuova società non sarà più un produttore della gamma completa di autocarri, il governo fiammingo conclude che non si può parlare di successione.

Per quanto riguarda il premio di rischio connesso con il trasferimento alla nuova società dei crediti in parte privilegiati e in parte subordinati, assistiti da garanzia pubblica, il governo fiammingo ha affermato che la garanzia statale e quella regionale sono state mantenute, ma che il valore totale della garanzia è stato ridotto a 1 014,6 Mio di BFR, mentre il tasso d'interesse è rimasto corrispondente al tasso di mercato. La parte di credito che costituisce un credito di rango subordinato è assistita dalla garanzia della Regione fiamminga, mentre il resto del credito trasferito è garantito, come il credito originario, da un'ipoteca e da un pegno di primo grado a favore della NMKN e in parte da una garanzia statale e regionale. Per mantenere la garanzia della Regione fiamminga, è stato addebitato e pagato un premio supplementare, che era però basato solo sull'importo dell'incremento della garanzia in essere, cioè 390 Mio di BFR. Conformemente alle disposizioni del regime di aiuti autorizzato e in considerazione della durata del prestito, è stato addebitato un premio dell'1,5 % ovvero 5,975 Mio di BFR, alla società e dello 0,5 % all'istituto finanziario creditore.

Per quanto riguarda il prezzo di vendita delle attività della controllata belga della società e il ruolo delle pubbliche autorità nella vendita di tali attività, il governo fiammingo ha affermato quanto segue :

— Conformemente alla legge fallimentare belga, che non prevede la possibilità di un'amministrazione controllata (« surséance van betaling »), il 26 febbraio 1993 è stato dichiarato il fallimento della controllata belga della società. Sono stati nominati tre curatori fallimentari (« curatoren ») incaricati di vendere al prezzo più alto possibile le attività della società e di suddividere il ricavato della vendita tra i creditori. I curatori svolgono le proprie funzioni sotto la supervisione di un giudice (« rechter-commissaris »). In tal modo è garantita per legge la loro totale indipendenza da qualsiasi autorità pubblica.

— Una rapida vendita della società rientrava nella normale prassi, dato che si trattava di vendere un'azienda avviata, cosa che comporta normalmente un prezzo di vendita superiore a quello che si otterrebbe vendendo le attività un poco alla volta.

— I creditori privilegiati hanno accettato il prezzo di vendita proposto di 75 Mio di HFL e nessun altro creditore ha protestato contro la vendita prevista.

— Nei mesi di gennaio e febbraio 1993 è stata fatta una grande pubblicità, anche a livello internazionale, sui problemi di DAF. Benché anche altri interessati ne avessero l'opportunità, nessun altro potenziale acquirente ha fatto un'offerta. Né i curatori fallimentari né il giudice supervisore sono stati informati di offerte superiori sottoposte ai curatori fallimentari olandesi per le attività di DAF situate in Belgio.

— La vendita delle attività di DAF België NV è stata decisa il 2 marzo 1993 dopo che si erano svolte riunioni con il presidente del tribunale commerciale responsabile e con il giudice supervisore, sulla base di un rapporto di valutazione indipendente messo a disposizione dagli aspiranti acquirenti. Sotto la pressione di questi ultimi i curatori fallimentari non hanno avuto altra scelta che chiedere l'accordo del tribunale per la vendita della società al prezzo di 75 milioni di HFL.

— Il futuro di DAF België NV era legato a quello della società madre olandese. L'acquisto delle attività di DAF België NV in quanto azienda avviata era possibile solo nel quadro dell'acquisto di almeno una parte delle attività globali della società belgo-olandese.

— Le attività sono state vendute ad un prezzo globale superiore al valore di liquidazione e inferiore al valore dell'azienda avviata. Accettando il prezzo di acquisto proposto si è almeno potuta evitare la liquidazione. Il compito dei curatori fallimentari era di vendere l'attivo fallimentare al prezzo più alto possibile, che è quello che hanno cercato di fare.

Per quanto riguarda il prezzo delle attività rilevate da DAF Trucks NV il governo fiammingo ha affermato quanto segue :

— Il prezzo di vendita dell'insieme delle attività olandesi e fiamminghe di DAF NV di 482 Mio di HFL, basato su rapporti di valutazione indipendenti, era superiore al valore di liquidazione di 293,5 Mio di HFL e inferiore al valore totale di 640 Mio di HFL dell'impresa in quanto azienda avviata, tenuto conto di uno sfruttamento continuo e uniforme delle attività. Il prezzo di vendita ha dovuto essere abbassato per le seguenti ragioni : i nuovi proprietari intendevano ridurre la produzione, la società poteva essere presa in considerazione solo parzialmente come azienda avviata a causa del suo tracollo durante l'amministrazione controllata, si era dovuto far fronte ad obblighi commerciali e rimborsare alcuni debiti, risanare il terreno dello stabilimento di Eindhoven e riassumere 3 500 dipendenti. Date le circostanze, il governo fiammingo ritiene che il prezzo corrisponda al giusto valore di mercato della società e non contenga elementi di aiuti di Stato.

— Tutti gli azionisti hanno adottato la loro decisione di investimento sulla base di un piano di attività la cui realizzabilità è stata confermata dalla valutazione di consulenti esterni. Secondo il governo fiammingo tale piano di attività non è, come sosteneva la Commissione, uguale al piano di ristrutturazione che già esisteva quando la società è stata posta sotto amministrazione controllata (produzione di autocarri di medie dimensioni e di autocarri pesanti invece che di una linea completa di prodotti). Il piano di attività dà alla nuova società buone prospettive di efficienza e redditività che hanno indotto a partecipare anche investitori privati.

— Il governo fiammingo attribuisce grande importanza agli interessi regionali e alla possibilità di salvaguardare gran parte dei posti di lavoro esistenti. DAF Trucks NV dovrebbe impiegare 3 500 dipendenti e consentire di continuare la produzione di cabine di guida e assali di Westerlo. Secondo il governo fiammingo, poiché gli investimenti necessari per lo stabilimento di Westerlo erano già disponibili e il numero di 3 500 dipendenti si riferiva alle due nuove società, offrendo così un certo margine di manovra, le condizioni date non erano in conflitto con il principio dell'investitore privato e non limitavano la destinazione ottimale delle risorse. La Regione fiamminga ha agito come un normale investitore che investe il proprio capitale in vista di un normale rendimento a lungo termine (si veda la sentenza della Corte di Giustizia nelle cause C-305/89 e C-303/88).

V

Nell'avviare il procedimento ex articolo 93, paragrafo 2 la Commissione ha indicato che una serie di interventi pubblici della Regione fiamminga a favore di DAF richiedevano un ulteriore esame alla luce dell'articolo 92 del trattato CE per le seguenti ragioni :

— La vendita delle attività della vecchia DAF alla nuova società ed il ruolo delle autorità pubbliche in tale operazione potevano nascondere un vantaggio finanziario per la nuova società derivante dal fatto che tali attività, inclusa la nuova tecnologia e le consistenti scorte di autocarri invenduti, sarebbero state acquistate ad un prezzo inferiore a quello che si sarebbe potuto ottenere ricorrendo ad un'asta aperta e competitiva. In tal modo la nuova società, diversa solo sotto il profilo giuridico dalla precedente, sarebbe in condizione di affrontare la concorrenza senza gli oneri del passato.

— Le condizioni della partecipazione pubblica nel capitale di rischio della nuova società (capitale netto di 983,7 Mio di BFR e 370 Mio di BFR di prestiti a rischio) andavano esaminate alla luce del principio dell'investitore privato in economia di mercato e confrontate alle condizioni di partecipazione degli investitori privati nella nuova società. Se ed in quanto tali misure contenevano elementi di aiuto, occorreva esaminare il piano economico della nuova società alla luce delle disposizioni della disciplina sugli aiuti di Stato all'industria automobilistica relative agli aiuti per la ristrutturazione.

— La garanzia concessa dallo Stato belga o dalla Regione fiamminga in relazione al prestito commerciale di 644,5 Mio di BFR, trasferito da NMKN dalla vecchia alla nuova società, non era stata accompagnata dall'addebito di un premio corrispondente.

Di conseguenza, già nella comunicazione di apertura del procedimento la Commissione concludeva che tutti gli aiuti concessi alla controllata belga della vecchia società DAF erano stati completamente recuperati tramite la vendita delle attività della società, cosicché tale operazione non conteneva aiuti di Stato delle autorità belghe alla vecchia società DAF.

In seguito ad un accurato esame delle informazioni ricevute nell'ambito del presente procedimento nonché del procedimento avviato in merito agli aiuti concessi a DAF dal governo olandese, la Commissione è giunta alla conclusione, per quanto riguarda la vendita delle attività di DAF België NV e il ruolo delle autorità pubbliche in tale operazione, che i curatori fallimentari hanno agito in modo indipendente, come previsto dalla legge. Tenuto conto della dipendenza economica di tali attività dalle attività della società madre, per le quali era già stato concordato un prezzo globale, condizionato all'accettazione da parte dei curatori fallimentari belgi dell'offerta relativa alle attività belghe di DAF NV, i curatori fallimentari hanno venduto tali attività ad un prezzo ragionevole, superiore al loro valore di liquidazione. Benché si possa argomentare, dal punto di vista economico, che DAF Trucks Vlaanderen NV ha ottenuto un vantaggio finanziario acquistando tali attività ad un prezzo inferiore a quello che si sarebbe potuto raggiungere con un'asta competitiva, di fatto i curatori fallimentari non sono

tenuti ad organizzare una siffatta asta. Tenuto conto inoltre delle informazioni a loro disposizione e dei limiti di tempo imposti loro dagli aspiranti acquirenti, si può concludere che i curatori fallimentari hanno rispettato le disposizioni di legge poiché hanno venduto le attività della società al prezzo più alto possibile. È stato confermato infine che le due società (DAF België NV e DAF Trucks Vlaanderen NV) sono entità giuridicamente distinte, totalmente indipendenti l'una dall'altra.

Per quanto riguarda la vendita delle attività della società madre DAF NV e il ruolo delle autorità pubbliche in tale operazione, si rinvia alla decisione adottata dalla Commissione nel procedimento parallelo relativo al caso C-38/93.

Per quanto riguarda la partecipazione dello Stato nel capitale di rischio di DAF Trucks NV e DAF Trucks Vlaanderen NV, la possibilità menzionata nella comunicazione di apertura del procedimento che tale partecipazione costituisca aiuto di Stato, secondo la Commissione non trova conferma. Dopo aver esaminato l'accordo tra azionisti ed altri documenti rilevanti, si deve concludere che lo Stato ha fornito capitale di rischio alle stesse condizioni degli azionisti privati, la cui partecipazione ha un'incidenza economica reale. L'esame dettagliato del piano di attività ha rivelato che si può sperare in un rendimento ragionevole del capitale degli azionisti. Anche dall'esame delle condizioni cui le autorità fiamminghe hanno subordinato la loro partecipazione risulta che tale partecipazione corrisponde al principio dell'investitore privato in economia di mercato (1). Essa non contiene pertanto aiuti di Stato.

Riguardo alla questione dei premi di rischio sulle garanzie dello Stato relative ai prestiti commerciali e di rischio a DAF Trucks Vlaanderen NV non addebitati dallo Stato belga o dalla Regione fiamminga, la Commissione ritiene che il trasferimento e la revisione dei prestiti e delle garanzie da parte rispettivamente della NMKN e delle autorità pubbliche siano conformi alla legge e alla prassi belghe. Tuttavia, la Commissione, pur condividendo l'opinione delle autorità fiamminghe secondo cui tale trasferimento di debiti non significa che la nuova società succeda alla vecchia, non può ammettere che i premi di rischio sulle garanzie dello Stato di cui beneficia attualmente la nuova società siano già stati pagati in parte dalla vecchia società.

DAF Trucks Vlaanderen NV beneficia attualmente di una garanzia di Stato di 223,35 Mio di BFR e di una garanzia della Regione fiamminga di 791,25 Mio di BFR, ma paga solo un premio di rischio dell'1,5 % su 395 Mio di BFR alla Regione fiamminga, corrispondente al grado di incremento della garanzia della Regione fiamminga. Va notato inoltre che la diminuzione della garanzia dello Stato belga compensa ampiamente tale incremento. Non avendo pagato il premio di rischio dell'1,5 % sulle restanti garanzie pubbliche fornite dallo Stato belga e dalla Regione fiamminga per un totale di 619,6 Mio di BFR, la nuova società DAF ha ottenuto un vantaggio finanziario artificiale che, secondo i calcoli della Commissione, ammontava a 9,294 Mio di BFR al momento del trasferimento del debito e delle garanzie.

Tenendo conto che DAF Trucks Vlaanderen NV produce assali e cabine di guida per gli autocarri venduti da DAF Trucks NV sul mercato europeo altamente competitivo degli autocarri, nel quale DAF detiene una quota del 6,8 % (autocarri superiori a 6 tonnellate di peso lordo) si deve concludere che tale misura di aiuto rientra nel disposto dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE e dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

VI

Omettendo di notificare la suddetta misura di aiuto a favore di DAF Trucks Vlaanderen NV, il governo belga ha violato l'articolo 93, paragrafo 3 del trattato CE. Poiché il governo belga non ha notificato preventivamente le misure di aiuto, la Commissione non ha potuto presentare le sue osservazioni su tali misure prima che fossero attuate. L'aiuto, concesso in violazione dell'articolo 93, paragrafo 3, è pertanto illegale.

VII

La Commissione ritiene che l'aiuto illegale pari a 9,294 Mio di BFR concesso a DAF Trucks Vlaanderen NV in virtù della rinuncia da parte delle autorità belghe ad addebitare il normale premio di rischio su 619,6 Mio di BFR di garanzie pubbliche trasferite della vecchia società DAF België NV alla nuova società, non sia compatibile con il trattato CE.

L'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE stabilisce il principio secondo il quale, salvo deroghe contemplate nel trattato, gli aiuti che falsino o minaccino di falsare la concorrenza favorendo talune imprese o talune produzioni sono, nella misura in cui incidano sugli scambi tra gli Stati membri, incompatibili con il mercato comune. Tuttavia, l'articolo 92 prevede, ai paragrafi 2 e 3, circostanze nelle quali tali aiuti sono o possono essere consentiti.

L'articolo 92, paragrafo 2 specifica alcuni tipi di aiuti che sono compatibili con il mercato comune. Gli aiuti qui esaminati, però, non rientrano, per carattere, ubicazione dell'impresa beneficiaria e scopo dell'aiuto, in tali categorie.

L'articolo 92, paragrafo 3 specifica gli aiuti che possono essere considerati compatibili con il mercato comune. La compatibilità deve essere determinata nel contesto comunitario e non di un unico Stato membro. Per salvaguardare il buon funzionamento del mercato comune e

(1) Vedi la comunicazione della Commissione sulle attività finanziarie tra gli Stati membri e le imprese pubbliche, GU n. C 273 del 18. 10. 1991.

tenendo conto dei principi di cui all'articolo 3, lettera g) del trattato CE, le deroghe all'articolo 92, paragrafo 1 previste dall'articolo 92, paragrafo 3 devono essere interpretate restrittivamente quando si esaminano regimi di aiuti o casi di aiuti individuali.

Per il settore dell'industria automobilistica la Commissione ha adottato una disciplina comunitaria particolare che stabilisce i criteri di valutazione della compatibilità con il mercato comune degli aiuti di Stato concessi in tale settore, limitando in tal modo il margine di discrezionalità consentito dall'articolo 92, paragrafo 3, lettera c).

Dato che l'aiuto è stato concesso alla controllata di una società del settore automobilistico, che produce assali e cabine di guida, e che non rientrava in un regime di aiuti autorizzato e non era legato ad un progetto particolare, tale aiuto avrebbe dovuto essere notificato conformemente alla disciplina degli aiuti di Stato all'industria automobilistica. La Commissione deve verificare pertanto se tale aiuto è compatibile con i criteri di valutazione di detta disciplina.

Secondo la Commissione è evidente che l'aiuto non soddisfa i criteri di nessuna delle sette finalità di aiuto elencate nella disciplina: aiuti di salvataggio e per la ristrutturazione, aiuti regionali, aiuti agli investimenti innovativi, ammodernamenti o razionalizzazioni, aiuti alla ricerca e sviluppo, aiuti per la difesa dell'ambiente e per il risparmio energetico, aiuti per la formazione professionale e aiuti al funzionamento. Del resto le stesse autorità belghe non hanno sostenuto che l'investimento finanziario in questione mirasse ad una delle suddette finalità di aiuto. In particolare, benché la zona in cui è situato lo stabilimento sia ammissibile al beneficio di aiuti regionali ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE, si deve concludere che l'aiuto in questione non risponde alle normali condizioni di applicazione di aiuti regionali né si può considerare che abbia un obiettivo regionale. L'aiuto può pertanto essere considerato solo come un aiuto al funzionamento. La disciplina prevede che « nessun nuovo aiuto al funzionamento sarà autorizzato nel settore in questione », tenuto conto dei particolari effetti distorsivi di tali aiuti e dell'assenza di qualsiasi collegamento con le suddette finalità.

La Commissione deve concludere pertanto che l'aiuto al funzionamento di 9,29 Mio di BFR concesse dalle autorità belghe a DAF Trucks Vlaanderen NV non soddisfa le condizioni di applicazione della deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) specificate nella disciplina degli aiuti all'industria automobilistica.

Alla luce delle considerazioni che precedono la misura di aiuto a favore di DAF Trucks Vlaanderen NV non solo è illegale per non essere stata notificata dal governo belga, come previsto dall'articolo 93, paragrafo 3, ma è anche incompatibile con il mercato comune, poiché non soddisfa le condizioni di applicazione di alcuna delle deroghe previste dall'articolo 92. Essa è pertanto anche incompatibile con il funzionamento dell'accordo SEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto concesso dalla Regione fiamminga a DAF Trucks Vlaanderen NV per l'ammontare di 9 294 000 BFR (valore stimato con riferimento alla data della sua concessione) è illegale e incompatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE e, pertanto, incompatibile con il funzionamento dell'accordo SEE.

Articolo 2

Il governo belga chiederà a DAF Trucks Vlaanderen NV la restituzione dell'importo totale di 9 294 000 BFR maggiorato degli interessi calcolati a decorrere dalla data di erogazione dell'aiuto ad un tasso pari al valore percentuale in tale data del tasso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'equivalente sovvenzione al netto degli aiuti regionali in Belgio.

Articolo 3

Il governo belga informerà la Commissione, entro due mesi dalla notificazione della presente decisione, delle misure adottate per conformarvisi.

Articolo 4

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 4 ottobre 1995.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione