II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 4 oktober 1995

betreffende steun van het Vlaamse Gewest ten behoeve van vrachtwagenproducent DAF

(Slechts de teksten in de Nederlandse en de Franse taal zijn authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(96/75/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op het bepaalde in de eerste alinea van artikel 93, lid 2,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, inzonderheid op het bepaalde in artikel 62, lid 1, onder a),

Na de betrokken partijen overeenkomstig de genoemde artikelen de gelegenheid te hebben geboden hun opmerkingen kenbaar te maken [1],

Overwegende hetgeen volgt:

I

Bij schrijven van 2 december 1993 stelde de Commissie de Belgische Regering in kennis van haar besluit de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden ten aanzien van de overheidsinterventie van het Vlaamse Gewest in het nieuwe DAF alsmede ten aanzien van eventuele elementen van steun bij de ontbinding van het oude DAF. Voorts verzocht zij de Belgische Regering haar opmerkingen binnen één maand vanaf de datum van die brief kenbaar te maken.

Bij de inleiding van de procedure had de Commissie om onderstaande redenen erstige twijfels over de verenigbaarheid van de steun:

— de overheidsinterventies betroffen een onderneming in moeilijkheden die werkzaam is in een sector die met overcapaciteit te kampen heeft,

— de overheidsparticipatie in het nieuwe DAF (inclusief een deelneming in het aandelenkapitaal en een risicodragende lening) kon eventueel strijdig zijn met de gangbare praktijk in een markteconomie,

— er was geen premie aangerekend voor de overdracht van leningen tegen marktvoorwaarden welke gedeeltelijk een staatsgarantie bevatten, van de oude naar de nieuwe onderneming,

— bij de verkoop van de activa van het oude DAF van de nieuwe onderneming en de rol van de autoriteiten hierbij kon sprake zijn van een financieel voordeel ten gunste van de nieuwe onderneming in de vorm van een lagere overnameprijs voor de bedoelde activa.

Aangezien de kaderregeling inzake staatssteun aan de automobielindustrie van toepassing is, voegde de Commissie tevens eraan toe dat de steun onderworpen kon worden aan passende strenge voorwaarden. Dusdanige voorwaarden kunnen slechts worden opgelegd bij wijze van eindbeschikking op grond van onderhavige procedure.

II

Ingevolge de inleiding van de procedure deed de Belgische Permanente Vertegenwoordiging de opmerkingen van de Vlaamse Regering toekomen bij brief van 23 februari 1994. Bij schrijven van 12 oktober 1994 van de Belgische Permanente Vertegenwoordiging ontving de Commissie bijkomende gegevens van de Vlaamse autoriteiten inzake de uitvoerige vragenlijst van de Commissie van 14 juni 1994.

[1] PB nr. C 31 van 2. 2. 1994, blz. 4.

In een brief aan de Vlaamse Regering en de Nederlandse Regering van 14 november 1994 verzocht de Commissie om bijkomende inlichtingen teneinde haar bezoek aan de DAF-fabrieken te Westerlo en Eindhoven voor te bereiden. De Nederlandse Regering antwoordde op deze vragen bij schrijven van 23 januari 1995. Beide bedrijfsbezoeken vonden plaats op 30 januari 1995 en werden gevolgd door een afsluitende bijeenkomst tussen de Commissie, de autoriteiten van beide Lid-Staten en het bestuur van DAF op 1 februari 1995 te Eindhoven.

Bij fax van 6 februari 1995 stelde de Commissie een laatste aantal vragen, welke werden overhandigd of mondeling beantwoord op de bilaterale bijeenkomst tussen de Commissie en de Nederlandse en Vlaamse autoriteiten van 14 februari 1995.

Op 6 maart 1995 werd een bijeenkomst gehouden tussen de Commissie en de Vlaamse en Nederlandse autoriteiten welke inzonderheid betrekking had op de surséance van betaling van DAF NV en de overname ervan door DAF Trucks NV. Tijdens de discussie stelde de Commissie een aantal vragen inzake de faillissementsprocedure. De door de juridische adviseurs van de Nederlandse Staat voorbereide antwoorden, welke dagtekenen van 23 maart 1995, kwamen per fax binnen bij de Commissie op dezelfde dag. Op deze bijeenkomsten, welke betrekking hadden op de Nederlandse surséance van betaling, maakten de Belgische autoriteiten formeel geen opmerkingen kenbaar.

III

Bij brief van 16 februari 1994 verzocht de Commissie de Belgische Regering haar haar opmerkingen te doen toekomen inzake opmerkingen van Klesch & Company Limited die de Commissie ontving op 30 november 1993. Deze onderneming betoogde dat zij een aanbod, onder voorbehoud van een overeenkomst, had gedaan aan de curatoren op 24 februari 1993 met betrekking tot dezelfde activa welke werden overgenomen door DAF Trucks NV. Volgens de onderneming werd het aanbod afgewezen omdat de curatoren de activa onder de marktprijs wensten te verkopen aan een overheidsconcern.

De Belgische Regering antwoordde impliciet bij schrijven van 12 oktober 1994 waarin zij voornamelijk betoogde dat zij nooit op de hoogte is geweest van een dergelijk aanbod.

Op 28 februari 1994 maakten verschillende aandeelhouders van DAF Trucks NV — de VDL Groep, Nationale Nederlanden, DAF Trucks NV en Evicar — hun opmerkingen kenbaar ingevolge de inleiding van de procedure. Tegen die datum ontving de Commissie eveneens opmerkingen van DAF Trucks NV, en van de Nederlandse curatoren ingevolge de bekendmaking van de inleiding van deze procedure. Zij verklaarden zich bereid, indien nodig, bijkomende inlichtingen te doen toekomen. Bij brief van 1 juni 1994 vroeg de Commissie inlichtingen van de curatoren, die antwoordden op 1 augustus 1994.

De opmerkingen van de genoemde belanghebbenden, die hun standpunt ondersteunden, werden ter kennisgeving medegedeeld aan de Belgische autoriteiten bij brief van 18 mei 1995. De Belgische autoriteiten hebben niet formeel op deze opmerkingen gereageerd.

De Commissie ontving geen opmerkingen van andere belanghebbenden en Lid-Staten ingevolge de bekendmaking van de inleiding van de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.*

IV

Volgens de Vlaamse autoriteiten moet met betrekking tot de overheidsparticipatie een onderscheid worden gemaakt tussen de achtergestelde lening en het aandelenkapitaal.

Wat de achtergestelde lening van 370 miljoen Bfr. betreft, betoogde de Vlaamse Regering dat de lening was toegekend door de NMKN en niet door het Vlaamse Gewest en derhalve niet is gefinancierd met overheidsmiddelen zodat zij geen staatssteun kan bevatten. De NMKN had in 1984 een investeringskrediet van 2,1 miljard Bfr. toegekend aan een Belgische onderneming, NV DAF Trucks, welke werd opgeslorpt door DAF België NV. Dientengevolge werd het krediet overgedragen aan de laatstgenoemde onderneming in 1990. Bij het faillissement van deze onderneming op 26 februari 1993 was dit krediet gewaarborgd door een hypotheek op de gebouwen en een handelspand op het bedrijf, beide van eerste rang, en door garanties van de Staat en het Vlaamse Gewest. Bij de overname van DAF België NV door DAF Trucks Vlaanderen werd dit krediet opnieuw overgedragen en bij deze overdracht werd een bedrag van 370 miljoen Bfr. achtergesteld. Aangezien dit overgedragen deel van het krediet gewaarborgd is door het Vlaamse Gewest, beschouwt de NMKN deze lening niet als achtergesteld of risicodragend. Voor zover bij de achtergestelde lening sprake zou zijn van een element van steun, kan dit derhalve alleen betrekking hebben op de overheidsgarantie ten aanzien van dit bedrag. De Vlaamse Regering gaf evenwel toe dat het toekennen van achtergestelde leningen geen gangbare praktijk is bij Belgische financiële instellingen en dat de NMKN in dezelfde periode, naast de zaak DAF, slechts één andere achtergestelde lening toekende.

Wat de eigenlijke participatie van de Vlaamse autoriteiten in DAF Trucks NV betreft, neemt de NV Truck Financiering, die is opgericht en gefinancierd door de gewestelijke investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (GIMV), deel in het aandelenkapitaal van de NV DAF Trucks Vlaanderen voor een bedrag van 251,3 miljoen Bfr. en in het risicodragend kapitaal van de NV DAF Trucks voor een bedrag van 743,2 miljoen Bfr. Aldus heeft het Vlaamse Gewest een zijdelings belang van 25,13 % in de Belgische dochteronderneming en een rechtstreeks belang van 10,78 % in de moederonderneming. De Vlaamse Regering betoogde dat het Vlaamse Gewest alsook andere aandeelhouders tegen gelijke voorwaarden participeren, met uitzondering van het onderscheid tussen A- en B-aandelen. Bovendien schreef het Vlaamse Gewest

alleen in op preferente A-aandelen van NV DAF Trucks en op B-aandelen van NV DAF Trucks Vlaanderen die eveneens preferent zijn in die onderneming. Op 1 januari 2000 vervalt het onderscheid tussen A- en B-aandelen. Bovendien baseerde het Vlaamse Gewest evenals de andere investeerders zijn besluit op een van het eerdere herstructureringsplan verschillende bedrijfsplan, waarvan de haalbaarheid was beoordeeld door externe consulenten en dat goede perspectieven inzake levensvatbaarheid en rendabiliteit bood. Voorts hechtte de Vlaamse Regering groot belang aan regionale belangen en aan de mogelijkheid om een groot gedeelte van de werkgelegenheid bij DAF veilig te stellen. Om die reden participeerde het Vlaamse Gewest niet tegen minder gunstige voorwaarden dan de andere aandeelhouders.

Wat de „rechtsopvolging" betreft, heeft de Vlaamse Regering erop gewezen dat daarvan slechts sprake is wanneer alle activa en passiva zijn overgedragen aan de nieuwe onderneming en dat in casu alleen de activa werden overgedragen voor een bedrag van 75 miljoen Fl. Van dit bedrag is 3 miljoen contant uitgekeerd en 72 miljoen is betaald door middel van een overdracht van schulden aan de nieuwe onderneming, hetgeen een normale vorm van betaling is. De NMKN heeft als bevoorrechte schuldeiser ingestemd met deze vorm van betaling voor zover, de hypotheek, het handelspand en de staats- en gewestgarantie behouden blijven, hetgeen het geval is. Rekening houdend met bovengenoemde argumenten en met het feit dat de nieuwe onderneming niet langer een producent is van het volledige assortiment vrachtwagens concludeert de Vlaamse Regering dat er geen sprake is van rechtsopvolging.

Met betrekking tot de risicopremie die verband houdt met de overdracht van de gedeeltelijk bevoorrechte en gedeeltelijk achtergestelde kredieten aan de nieuwe onderneming waarbij sprake is van een overheidsgarantie, betoogde de Vlaamse Regering dat de staats- en gewestgarantie waren behouden, maar dat de totale waarde van de garantie was teruggeschroefd tot 1 014,6 miljoen Bfr., evenwel tegen een rentevoet die conform is aan de marktrente. Het achtergestelde gedeelte was gedekt door de garantie van het Vlaamse Gewest. De rest van het overgedragen krediet is, zoals het oorspronkelijke krediet, gedekt door een hypotheek en een handelspand van eerste rang ten gunste van de NMKN en gedeeltelijk door een garantie van de Staat en het gewest. Met het oog op het handhaven van de garantie van het Vlaamse Gewest werd een bijkomende premie aangerekend en betaald, die echter slechts gebaseerd was op het verhoogde bedrag van de uitstaande garantie, dit wil zeggen 390 miljoen Bfr. In overeenstemming met de goedgekeurde steunregeling en rekening houdend met de looptijd van de lening werd een premie van 1,5 %, of 5,995 miljoen Bfr., aangerekend aan de onderneming alsook een premie van 0,5 % aan de kredietverstrekkende financiële instelling.

Met betrekking tot de overnameprijs van de Belgische activa en de rol van de autoriteiten in de verkoop van de activa betoogde de Vlaamse Regering het volgende :

— De Belgische dochteronderneming werd op 26 februari 1993 failliet verklaard overeenkomstig de Belgische faillissementswet, aangezien surséance van betaling niet bestaat. Er werden drie curatoren aangewezen die de activa van de onderneming tegen de hoogst mogelijke prijs moeten verkopen en de opbrengst van de verkoop verdelen onder de crediteurs. Zij oefenen hun opdracht uit onder het toezicht van een rechter-commissaris. Als dusdanig is een volledige onafhankelijkheid van enige overheidsinstantie bij wet gegarandeerd.

— De snelle overname is een normale praktijk aangezien de curatoren de overname afhandelden als een verkoop bij voortgezet gebruik hetgeen normalerwijze leidt tot een hogere prijs dan een stuksgewijze verkoop van activa.

— De bevoorrechte schuldeisers stemden in met de voorgestelde prijs van 75 miljoen Fl. en geen van de andere schuldeisers protesteerde tegen de voorgenomen verkoop.

— In januari en februari 1993 kwamen de problemen van DAF zelfs internationaal in de publieke belangstelling. Hoewel andere belanghebbenden daartoe de gelegenheid hadden, kwam geen ander aanbod van een potentiële koper binnen. De Belgische curatoren noch de rechter-commissaris waren op de hoogte van een hoger bod dat zou zijn gedaan aan de Nederlandse curatoren met betrekking tot de in België gevestigde activa van DAF.

— Tot de verkoop van de activa van DAF België NV werd besloten op 2 maart 1993 na bijeenkomsten met de voorzitter van de bevoegde rechtbank van koophandel en de rechter-commissaris op grond van de beschikbare onafhankelijke beoordelingsverslagen welke door de gegadigden waren toegestuurd. De curatoren, die onder druk werden gezet door deze gegadigden, hadden geen andere keuze dan de instemming te vragen van de rechtbank voor de verkoop tegen de prijs van 75 miljoen Fl.

— De toekomst van DAF België NV was gekoppeld aan de toekomst van de Nederlandse moederonderneming. De overname van de activa van DAF België NV bij voortgezet gebruik was slechts mogelijk in het kader van een algemene overname van minstens een deel van de activa van de Nederlandse en Belgische onderneming.

— De totale overnameprijs van de activa was hoger dan de liquidatiewaarde en lager dan de waarde bij voortgezet gebruik. Door de geboden overnameprijs te aanvaarden kon ten minste de liquidatie worden vermeden. De opdracht van de curatoren bestaat erin de failliete boedel tegen de hoogst mogelijke prijs te verkopen, hetgeen zij nagestreefd hebben.

Wat de prijs van de door DAF Trucks NV overgenomen activa betreft, betoogde de Vlaamse Regering het volgende :

— De totale overnameprijs van de Nederlandse en Vlaamse activa van DAF NV ten bedrage van 482 miljoen Fl., welke gebaseerd was op onafhankelijke beoordelingsverslagen, was hoger dan de liquidatiewaarde van 293,5 miljoen Fl. en lager dan de totale waarde van 640 miljoen Fl. als functionerend bedrijf bij voortgezet en gelijk gebruik van deze activa. De overnameprijs is echter omlaag geduwd door de door de nieuwe eigenaars voorgenomen lagere produktie, door het feit dat het slechts een gedeeltelijk voortgezet gebruik betreft wegens het verschrompelen van de onderneming gedurende de periode van surséance van betaling, door de commerciële verplichtingen welke moesten worden overgenomen, en bepaalde vorderingen van schuldeisers, en door de verplichting de gronden te Eindhoven te saneren en 3 500 werknemers opnieuw in dienst te nemen. Volgens de Vlaamse Regering weerspiegelt de prijs derhalve een billijke marktwaarde en bevat hij geen staatssteun.

— Alle aandeelhouders namen hun investeringsbeslissing op grond van een bedrijfsplan waarvan de haalbaarheid werd beoordeeld door externe consulenten. In tegenstelling tot hetgeen de Commissie beweert is dit bedrijfsplan niet hetzelfde plan als het herstructureringsplan dat reeds beschikbaar was toen de onderneming in surséance van betaling ging (voorheen een fabrikant van het volledige assortiment vrachtwagens, nu fabrikant van middelzware en zware vrachtwagens). Volgens het bedrijfsplan heeft de nieuwe onderneming goede levensvatbaarheids- en rendabiliteitsvooruitzichten en om die reden toonden ook particuliere investeerders belangstelling om in de onderneming te participeren.

— De Vlaamse regering hechtte groot belang aan regionale belangen en aan de mogelijkheid om een groot deel van de werkgelegenheid veilig te stellen. DAF Trucks NV zou werkgelegenheid bieden aan 3 500 personen en de voortzetting van de produktie van cabines en assen te Westerlo mogelijk maken. De Vlaamse Regering betoogde dat deze voorwaarden niet strijdig zijn met het beginsel van de particuliere investeerder en de optimale toewijzing van middelen niet beperken, aangezien de noodzakelijke investeringen bestaan te Westerlo en de 3 500 banen betrekking hebben op beide nieuwe ondernemingen, hetgeen enige ruimte voor flexibiliteit laat. Het Vlaamse Gewest is te werk gegaan als een gewone geldschieter die zijn kapitaal investeert met het oog op een normale vergoeding op lange termijn (zie het standpunt van het Hof van Justitie in de zaken C-305/89 en 303/88).

V

Bij de inleiding van de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag noemde de Commissie de onderstaande interventies van het Vlaamse Gewest ten gunste van DAF welke om volgende redenen dienden te worden getoetst aan artikel 92 van het EG-Verdrag :

— De verkoop van de activa van het voormalige DAF aan de nieuwe onderneming en de rol van de overheden hebben de onderneming wellicht een financieel voordeel opgeleverd in de vorm van een lagere overnameprijs voor deze activa, waaronder begrepen nieuwe technologie en een grote voorraad onverkochte vrachtwagens, dan mogelijk was bereikt indien geïnteresseerden bij het uitbrengen van een bod met elkaar hadden moeten concurreren. Dit heeft de nieuwe rechtspersoon, in feite dezelfde onderneming als voorheen, in staat gesteld de werkzaamheden voort te zetten zonder de last van het verleden.

— De voorwaarden van de overheidsparticipatie in het risicodragend kapitaal van de nieuwe onderneming (een bijdrage in het aandelenkapitaal van 983,7 miljoen Bfr. en een risicodragende lening van 370 miljoen Bfr.) moeten worden getoetst aan het beginsel van de particuliere investeerder tegen marktvoorwaarden en worden vergeleken met de voorwaarden waartegen de particuliere geldschieters in de nieuwe onderneming participeerden. Voor zover deze maatregelen elementen van staatssteun aan de nieuwe onderneming bevatten, dient het bedrijfsplan te worden getoetst aan de bepalingen betreffende herstructureringssteun van de kaderregeling inzake staatssteun aan de automobielindustrie.

— Noch de Belgische Staat noch het Vlaamse Gewest hebben een premie aangerekend voor de staatsgarantie voor een bedrag van 644,5 miljoen Bfr. leningen tegen marktvoorwaarden, die de NMKN van de oude naar de nieuwe onderneming overdroeg.

Derhalve concludeerde de Commissie reeds bij de inleiding van de procedure dat alle aan de Belgische dochteronderneming van het oude DAF verleende steun volledig was terugbetaald via de verkoop van deze activa zodat er geen sprake is van staatssteun welke door de Belgische autoriteiten zou zijn verleend aan het oude DAF.

Na uitvoerig onderzoek van de gegevens welke de Commissie heeft ontvangen in de loop van deze procedure en in de procedure met betrekking tot de steun die door de Nederlandse autoriteiten is verleend aan DAF, is zij van mening dat de curatoren, met betrekking tot de verkoop van de activa van DAF België NV en de rol van de overheden daarin, onafhankelijk zijn opgetreden zoals is bepaald in de wet. Rekening houdend met de economische afhankelijkheid van deze activa van de activa van de moederonderneming waarvoor, afhankelijk van de aanvaarding van de Belgische curatoren van het bod op de Belgische activa van DAF NV op voorhand een totaalprijs was overeengekomen, hebben de curatoren deze activa tegen een redelijke prijs verkocht die hoger is dan de liquidatiewaarde ervan. Hoewel uit economisch oogpunt kan worden betoogd dat DAF Trucks Vlaanderen NV een financieel voordeel kreeg in de vorm van een lagere overnameprijs voor deze activa dan mogelijk was bereikt indien de gegadigden bij het uitbrengen van een bod met elkaar hadden moeten concurreren, zijn de curatoren

evenwel niet verplicht een dusdanig opbod te organiseren. Rekening houdend met de gegevens waarover zij beschikten en de tijdsdruk die door de gegadigden op hen werd gelegd, kan redelijkerwijze worden geconcludeerd dat de curatoren de wettelijke bepalingen hebben nageleefd en de activa tegen de hoogst mogelijke prijs hebben verkocht. Tenslotte werd bevestigd dat beide ondernemingen (DAF België NV en DAF Trucks Vlaanderen NV) juridisch verschillende en van elkaar volledig onafhankelijke rechtspersonen zijn.

Wat de verkoop van de activa van de moederonderneming, DAF NV, en de rol van de overheid daarin betreft, wordt verwezen naar de gelijklopende beschikking van de Commissie in zaak C-38/93.

Wat de overheidsparticipatie in het risicodragend kapitaal van DAF Trucks NV en DAF Trucks Vlaanderen NV betreft, kan het vermoeden van staatssteun dat werd genoemd bij de inleiding van de procedure, volgens de Commissie niet worden gehandhaafd. Na onderzoek van de aandeelhoudersovereenkomst en ander relevant materiaal moet worden geconcludeerd dat de Staat risicokapitaal heeft verstrekt tegen dezelfde voorwaarden als de particuliere aandeelhouders wier deelneming een daadwerkelijk economisch belang heeft. Uit uitvoerig onderzoek van het bedrijfsplan is gebleken dat een redelijke vergoeding van het kapitaal van de aandeelhouders kan worden verwacht. Na onderzoek van de opmerkingen inzake de voorwaarden welke door de Vlaamse autoriteiten zijn gehecht aan hun deelneming, moet worden geconcludeerd dat zij in overeenstemming is met het beginsel van de particuliere investeerder (1). Derhalve is hiermee geen staatssteun gemoeid.

Met betrekking tot de al dan niet door de Belgische Staat of het Vlaamse Gewest aangerekende risicopremies op de staatsgaranties inzake risicodragende leningen tegen marktvoorwaarden is de Commissie van mening dat deze overdracht en de herschikking van leningen en garanties door de NMKN en de autoriteiten in overeenstemming is met de Belgische wet en gewoonte. Hoewel de Commissie het standpunt deelt van de Vlaamse autoriteiten dat deze schuldoverdracht niet betekent dat de nieuwe onderneming de rechtsopvolger is van de oude onderneming, kan niet worden geconcludeerd dat de oude onderneming reeds gedeeltelijk de risicopremies van de staatsgaranties, welke voortaan de nieuwe onderneming ten goede komen, heeft betaald ten faveure van de nieuwe onderneming.

DAF Trucks Vlaanderen NV geniet een staatsgarantie van 223,35 miljoen Bfr. en een garantie van het Vlaamse Gewest van 791,25 miljoen Bfr. Het betaalde slechts een risicopremie van 1,5 % op een bedrag van 395 miljoen Bfr. van het Vlaamse Gewest hetgeen overeenkomt met de verhoging van de garantie door het Vlaamse Gewest. Voorst moet worden opgemerkt dat de vermindering van de garantie van de Belgische Staat de bedoelde verhoging meer dan compenseert. Doordat het nieuwe DAF geen risicopremie betaalde van 1,5 % op de overblijvende staatsgaranties welke zijn verstrekt door de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest voor een totaalbedrag van 619,6 miljoen Bfr., geniet het nieuwe DAF een kunstmatig financieel voordeel dat door de Commissie is getaxeerd op 9,294 miljoen Bfr. op het tijdstip van de overdracht van de schuld en de garanties.

Aangezien DAF Trucks Vlaanderen NV assen en cabines produceert voor de vrachtwagens welke door DAF Trucks NV worden afgezet op de door zware concurrentie gekenmerkte Europese vrachtwagenmarkt waarin DAF actief is en een marktaandeel vertegenwoordigt van 6,8 % (meer dan 6 ton MTG), moet worden geconcludeerd dat deze steunmaatregel in de werkingssfeer valt van artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag en artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst.

VI

Door de genoemde steunmaatregel ten behoeve van DAF Trucks Vlaanderen NV niet aan te melden heeft de Belgische Regering artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag geschonden. Aangezien de Belgische Regering de steunmaatregelen niet op voorhand heeft aangemeld, was de Commissie niet in staat haar opmerkingen inzake de maatregelen kenbaar te maken alvorens zij ten uitvoer werden gelegd. De steun is onrechtmatig aangezien hij in strijd met artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag is verleend.

VII

De Commissie is van mening dat de onrechtmatige steun van 9,294 miljoen Bfr. ten behoeve van DAF Trucks Vlaanderen NV in de vorm van het niet-aanrekenen van de gebruikelijke risicopremie op overheidsgaranties van 619,6 miljoen Bfr., welke werden overgenomen van het failliete DAF België NV, onverenigbaar is met het EG-verdrag.

In artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag is bepaald dat, behoudens de toegestane afwijkingen, steunmaatregelen die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde produkties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de Lid-Staten ongunstig beïnvloedt. In artikel 92, leden 2 en 3, van het EG-Verdrag zijn de omstandigheden beschreven waarin dusdanige steun is of kan worden toegestaan.

In artikle 92, lid 2, van het EG-Verdrag zijn bepaalde typen steunmaatregelen genoemd welke verenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt. Geen van deze bepalingen is van toepassing wegens de aard, de lokatie en de doelstelling van de betrokken steun.

In artikel 92, lid 3, van het EG-Verdrag zijn de steunmaatregelen genoemd welke als verenigbaar kunnen worden beschouwd met de gemeenchappelijke markt. De verenigbaarheid moet worden vastgesteld in de context van de Gemeenschappelijke markt. De verenigbaarheid

(1) Zie mededeling van de Commissie inzake de financiële activiteiten tussen Lid-Staten en overheidsbedrijven (PB nr. C 273 van 18. 10. 1991).

moet worden vastgesteld in de context van de Gemeenschap en niet in deze van een afzonderlijke Lid-Staat. Teneinde de goede werking van de gemeenschappelijke markt veilig te stellen en rekening houdend met de beginselen van artikel 3 (onder g)) van het EG-Verdrag moeten de in artikel 92, lid 3, van het EG-Verdrag neergelegde uitzonderingen op het beginsel van artikel 92, lid 1, van het Verdrag in enge zin worden uitgelegd bij het onderzoek van steunregelingen of individuele steunmaatregelen.

De Commissie heeft ten behoeve van de automobielindustrie meer bepaald een kaderregeling vastgesteld waarin de criteria zijn uiteengezet voor de beoordeling van de verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt van steun ten behoeve van deze industrie waardoor de reikwijdte van de discretionaire bevoegdheid krachtens artikel 92, lid 3, van het EG-Verdrag is beperkt.

Aangezien de steun is toegekend aan de dochteronderneming van een motorvoertuigfabrikant die assen en cabines voor vrachtwagens produceert, en aangezien de steun niet is gebaseerd op een goedgekeurde steunregeling en geen verband houdt met een bepaald project, had de steun moeten worden aangemeld overeenkomstig de bepalingen van de kaderregeling voor staatssteun aan de automobielindustrie. Derhalve moet de Commissie de verenigbaarheid van deze steun toetsen aan de beoordelingscriteria van de kaderregeling.

De Commissie is van mening dat de steun klaarblijkelijk geen verband hield met één van de zeven positieve criteria welke zijn genoemd in de richtsnoeren van de kaderregeling, meer bepaald redding- en herstructureringssteun, regionale steun, steun ten behoeve van investeringen voor innovatie, modernisering of rationalisatie, steun voor onderzoek en ontwikkeling, steun aan het milieu en energiebesparing, steun aan beroepsopleiding in verband met de investeringen. De Belgische autoriteiten hebben bovendien betoogd dat met deze financiële investering geen van deze doelstellingen werd beoogd. Hoewel het gebied waar de fabriek is gevestigd in aanmerking komt voor regionale steun krachtens artikel 92, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag, moet inzonderheid worden geconcludeerd dat de betrokken steun niet overeenstemt met een normale toepassing van regionale steun. De steun kan evenmin worden geacht een regionale doelstelling te hebben. Derhalve kan de steun alleen als exploitatiesteun worden aangemerkt. In de kaderregeling is bepaald dat exploitatiesteun in deze sector niet wordt toegestaan wegens de bijzondere concurrentievervalsende effecten ervan en het gebrek aan verband met de bovengenoemde doelstellingen.

Derhalve moet de Commissie concluderen dat de exploitatiesteun van 9,29 miljoen Bfr. welke door de Belgische autoriteiten is toegekend aan DAF Trucks Vlaanderen NV, niet verenigbaar is met de in de kaderregeling motorvoertuigen gespecificeerde voorwaarden welke moeten zijn vervuld om in aanmerking te komen voor de uitzondering van artikel 92, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag.

In het licht van het voorgaande is de steunmaatregel ten behoeve van DAF Trucks Vlaanderen NV niet alleen onrechtmatig omdat de Belgische Regering verzuimde haar verplichtingen krachtens artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag na te leven, maar tevens onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt omdat hij niet voldoet aan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een van de uitzonderingen van artikel 92 van het EG-Verdrag. Derhalve is de steun tevens onverenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De door het Vlaamse Gewest ten behoeve van DAF Trucks Vlaanderen NV verleende steunmaatregel welke is getaxeerd op 9 294 000 Bfr. op het tijdstip van de toekenning, is onrechtmatig en onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt in de zin van artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag en derhalve onverenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst.

Artikel 2

De Belgische Regering vordert van DAF Trucks Vlaanderen NV de terugbetaling van een totaalbedrag van 9 294 000 Bfr. en rekent over dit bedrag vanaf de datum van de toekenning ervan rente aan tegen het op die datum geldende percentage van het referentietarief dat wordt gebruikt voor de berekening van het netto-subsidie-equivalent van de regionale steunmaatregelen in België.

Artikel 3

De Belgische Regering deelt de Commissie uiterlijk binnen twee maanden vanaf de datum van kennisgeving van deze beschikking mede welke maatregelen zij getroffen heeft om zich naar deze beschikking te voegen.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk België.

Gedaan te Brussel, 4 oktober 1995.

Voor de Commissie

Karel VAN MIERT

Lid van de Commissie