II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 4. oktober 1995

om støtte fra den flamske region i Belgien til lastbilproducenten DAF

(Kun den franske og nederlandske udgave er autentisk)

(Tekst af betydning for EØS)

(96/75/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter i overensstemmelse med ovennævnte artikler at have givet de interesserede parter mulighed for at fremsætte deres bemærkninger [1], og

ud fra følgende betragtninger:

I

Ved skrivelse af 2. december 1993 gav Kommissionen den belgiske regering meddelelse om sin beslutning om at indlede proceduren i EF-traktatens artikel 93, stk. 2, for så vidt angår det offentlige indgreb fra den flamske region i Belgien til fordel for det nye DAF-selskab og for så vidt angår eventuelle andre støtteelementer i forbindelse med opløsningen af det tidligere DAF og anmodede samtidig den belgiske regering om at fremsætte sine bemærkninger hertil senest en måned efter datoen for den pågældende skrivelse.

Ved procedurens indledning gav Kommissionen af følgende grunde udtryk for alvorlig tvivl med hensyn til støttens forenelighed med fællesmarkedet:

— de offentlige indgreb vedrørte et kriseramt selskab, der udøver sin virksomhed inden for en sektor, der er præget af overskudskapacitet

— den offentlige deltagelse i det nye DAF-selskab (herunder deltagelse i egenkapital og et risikobærende lån) var muligvis ikke i overensstemmelse med almindelig forretningspraksis i en markedsøkonomi

— der blev ikke beregnet præmie for overførslen fra det gamle til det nye selskab af forretningslån, som delvis indeholdt en statsgaranti

— salget af aktiverne i det tidligere DAF til det nye selskab og de offentlige myndigheders rolle indebærer måske, at det nye selskab har fået en finansiel fordel i form af en lavere købspris for disse aktiver.

Da rammebestemmelserne for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien finder anvendelse, tilføjede Kommissionen også, at støtte kunne underkastes passende strenge betingelser. Sådanne betingelser kunne kun pålægges ved en endelig beslutning efter denne procedure.

II

Efter indledning af proceduren fremsendte Belgiens Faste Repræsentation den flamske regerings bemærkninger ved skrivelse af 23. februar 1994. Ved skrivelse fra Belgiens Faste Repræsentation af 12. oktober 1994 modtog Kommissionen supplerende oplysninger fra de flamske myndigheder som svar på Kommissionens detaljerede spørgeskema af 14. juni 1994.

[1] EFT nr. C 31 af 2. 2. 1994, s. 4.

For at forberede virksomhedsbesøget på DAF-anlæggene i Westerlo og Eindhoven anmodede Kommissionen om yderligere oplysninger i sin skrivelse af 14. november 1994, der både blev sendt til den flamske og nederlandske regering. Den nederlandske regering svarede på disse spørgsmål ved skrivelse af 23. januar 1995. De to virksomhedsbesøg fandt sted den 30. januar 1995 og efterfulgtes af et sidste møde mellem Kommissionen, myndighederne fra begge medlemsstater og DAF's ledelse i Eindhoven den 1. februar 1995.

Ved fax af 6. februar 1995 stillede Kommissionen en række afsluttende spørgsmål, som blev besvaret skriftligt eller mundtlig på det bilaterale møde mellem Kommissionen og de nederlandske og flamske myndigheder den 14. februar 1995.

Den 6. marts 1995 blev der holdt et møde mellem Kommissionen og de flamske og nederlandske myndigheder, hvor der fokuseredes på omstændighederne ved konkursbehandlingen af DAF NV og DAF Trucks NV's overtagelse af dette selskab. Under diskussionen fremsatte Kommissionen nogle spørgsmål vedrørende konkursproceduren. Svarene, der var forberedt af den nederlandske stats juridiske rådgivere og dateret den 23. marts 1995, blev faxet til Kommissionen samme dag. På disse møder fokuserede man på den nederlandske konkursbehandling, idet de belgiske myndigheder ikke formelt fremsatte bemærkninger.

III

Ved skrivelse af 16. februar 1994 anmodede Kommissionen den belgiske regering om at fremsætte bemærkninger til de kommentarer, der var fremsendt af Klesch & Company Limited, og som Kommissionen havde modtaget den 30. november 1993. Dette selskab havde anført, at det — med forbehold af, at der blev indgået en aftale — fremsatte et tilbud til kuratorerne den 24. februar 1993 vedrørende de samme aktiver, som blev købt af DAF Trucks NV. Deres tilbud blev afvist, fordi kuratorerne efter selskabets opfattelse ønskede at sælge aktiverne til en statsledet koncern til en pris, der var lavere end markedsprisen.

Den belgiske regering svarede implicit ved skrivelse af 12. oktober 1994 og anførte i det væsentlige, at den aldrig var blevet informeret om et sådant tilbud.

Adskillige aktionærer i DAF Trucks NV — VDL Groep, Nationale Nederlanden, DAF Trucks NV og Evicar — fremsendte den 28. februar 1994 deres bemærkninger efter åbningen af proceduren. På dette tidspunkt modtog Kommissionen også bemærkninger fra DAF Trucks NV og fra de nederlandske kuratorer efter meddelelsen om indledningen af proceduren, og de erklærede at være rede til at fremsende yderligere oplysninger, hvis det var nødvendigt. Ved skrivelse af 1. juni 1994 sendte Kommissionen en begæring om oplysninger til kuratorerne, som svarede den 1. august 1994.

Bemærkningerne fra ovennævnte interesserede parter, der alle støttede de belgiske myndigheders synspunkter, blev oversendt til disse ved skrivelse af 18. maj 1995. De belgiske myndigheder reagerede ikke formelt på disse bemærkninger.

Kommissionen modtog ikke bemærkninger fra andre interesserede parter og medlemsstater efter meddelelsen om indledningen af proceduren i EF-traktatens artikel 93, stk. 2, i *De Europæiske Fællesskabers Tidende.*

IV

Efter de flamske myndigheders opfattelse er det med hensyn til den statslige deltagelse nødvendigt at skelne mellem de ansvarlige lån og aktiekapitalen.

Med hensyn til det ansvarlige lån på 370 mio. bfr. anførte den flamske regering, at lånet blev ydet af NMKN og ikke af den flamske region og således ikke er betalt med statsmidler, hvorfor det ikke kan indeholde statsstøtte. NMKN havde i 1984 ydet et investeringslån på 2,1 mia. bfr. til det belgiske selskab NV. DAF Trucks, der blev absorberet af DAF België NV, og lånet blev derfor overført til sidstnævnte selskab i 1990. Da dette selskab blev erklæret konkurs den 26. februar 1993, var lånet sikret ved pant i bygningerne og i virksomheden. I begge tilfælde med første prioritet og med garantier fra staten såvel som fra den flamske region. Da DAF Trucks Vlaanderen overtog DAF België NV, blev dette lån igen overført, og ved denne overførsel blev et beløb på 370 mio. bfr. omdannet til et ansvarligt lån. Da denne overførte del af lånet garanteres af den flamske region, anser NMKN ikke dette lån for et ansvarligt eller risikobærende lån. Så hvis det ansvarlige lån indeholder et statsstøtteelement, kan det kun vedrøre den offentlige garanti, der dækker dette beløb. Den flamske regering indrømmede imidlertid, at ydelse af ansvarlige lån ikke er en normal praksis i belgiske finansielle institutioner, samt at der kun var blevet ydet et eneste andet ansvarligt lån af NMKN i samme periode ud over DAF-sagen.

Med hensyn til de flamske myndigheders egentlige interesser i DAF Trucks NV har NV Truck Financiering, der er oprettet og finansieret af Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (herefter benævnt GIMV), deltaget i NV DAF Trucks Vlaanderens egenkapital med et beløb på 251,3 mio. bfr. og i NV DAF Trucks' risikokapital med et beløb på 743,2 mio. bfr. Den flamske region har således en indirekte interesse på 25,13 % i det belgiske datterselskab og en direkte interesse i moderselskabet på 10,78 %. Den flamske regering anførte, at bortset fra sondringen mellem A- og B-aktier deltog den flamske region såvel som andre aktionærer på samme vilkår. Den flamske region tegnede sig desuden i NV DAF Trucks kun for A-præferenceaktier og i NV DAF Trucks Vlaanderen for B-aktier, som også er præferenceaktier i dette selskab. Pr. 1. januar 2000 vil sondringen

mellem A- og B-aktier ophøre. Desuden baserede den flamske regering, ligesom andre investorer sin beslutning på en forretningsplan, der var forskellig fra den tidligere omstruktureringsplan, og hvis gennemførlighed blev vurderet af eksterne konsulenter, og som viste gode udsigter med hensyn til levedygtighed og rentabilitet. Den flamske regering lagde ligeledes stor vægt på regionale interesser og på muligheden for at fastholde en god del af DAF's beskæftigelse. Den flamske region deltog derfor ikke på mindre gunstige betingelser end andre aktionærer.

Med hensyn til »retssuccessionen« fremhæver den flamske regering, at der kun foreligger en sådan, når alle aktiver og passiver overføres til det nye selskab, og i dette tilfælde blev der kun overført aktiver til et beløb af 75 mio. hfl. Af dette beløb er 3 mio. betalt kontant, og 72 mio. er betalt ved gældsoverførsel til det nye selskab, hvilket er en normal form for betaling. Som sikret kreditor gik NMKN med til denne form for betaling, hvis panterettighederne og stats- og regionsgarantien blev bevaret, hvilket har været tilfældet. I betragtning af ovennævnte argumenter, og det forhold, at dette selskab ikke længere ville være en lastbilproducent med et fuldt program, konkluderer den flamske regering, at der ikke er tale om retssuccession.

Med hensyn til risikopræmien i tilknytning til overførslen af de delvist privilegerede og delvist ansvarlige lån til det nye selskab, som indeholdt en offentlig garanti, anførte den flamske regering, at den statslige og regionale garanti blev opretholdt, men at den samlede værdi af garantien blev nedsat til 1 014,6 mio. bfr., idet at renteniveauet dog blev holdt på linje med markedsrenten. Den ansvarlige del blev dækket af den flamske regions garanti, medens resten af det overførte lån, ligesom det oprindelige lån, dækkes af pant i bygningerne og i virksomheden med første prioritet til NMKN og delvis af en garanti fra staten og regionen. For at bevare garantien fra den flamske region blev der forlangt og betalt en supplerende præmie, men den var kun baseret på det beløb, hvormed den udestående garanti var blevet forøget, dvs. 390 mio. bfr. I overensstemmelse med det godkendte støttesystem og i betragtning af lånets løbetid blev der beregnet en præmie på 1,5 % eller 5,975 mio. bfr. for selskabet og 0,5 % for det långivende kreditinstitut.

Med hensyn til købsprisen for de belgiske aktiver og de offentlige myndigheders rolle i forbindelse med salget af aktiverne anførte den flamske regering:

— at det belgiske datterselskab i overensstemmelse med belgisk konkurslovgivning blev erklæret konkurs den 26. februar 1993, da der ikke eksisterer en betalingsstandsningsordning. Der blev udpeget tre kuratorer, som skulle sælge selskabets aktiver så dyrt som muligt og dele salgsprovenuet mellem kreditorerne. De udfører dette hverv under en dommers tilsyn. På denne måde sikrer loven en fuldstændig uafhængighed over for offentlige myndigheder

— at det hurtige køb var en normal praksis, da kuratorerne havde at gøre med et salg som going concern, som normalt medfører højere priser, end hvis aktiverne sælges enkeltvis

— at de sikrede kreditorer tilsluttede sig den foreslåede salgspris på 75 mio. hfl., samt at ingen af de øvrige kreditorer protesterede mod det planlagte salg

— at DAF's problemer fik en omfattende offentlig omtale i januar og februar 1993, også på internationalt plan. Der var ikke andre potentielle købere, som fremsatte bud, selv om andre interesserede parter havde mulighed herfor. Hverken de belgiske kuratorer eller tilsynsdommeren er nogensinde blevet informeret om, at der skulle være afgivet højere bud til de nederlandske kuratorer for DAF's aktiver i Belgien

— at salget af aktiverne i DAF Belgïë NV blev besluttet den 2. marts 1993 efter møder med præsidenten for den ansvarlige handelsret og tilsynsdommeren på grundlag af de foreliggende uafhængige vurderingsrapporter, der var blevet fremlagt af de potentielle købere. Under pres fra disse mulige købere havde kuratorerne ikke andet valg end at søge rettens godkendelse af salget til en pris af 75 mio. hfl.

— at DAF Belgïe NV's fremtid var afhængig af det nederlandske moderselskabs fremtid. Købet af aktiverne i DAF Belgïe NV, på going concern-vilkår var kun muligt i forbindelse med et samlet salg af i det mindste en del af aktiverne i det nederlandske og belgiske selskab

— at den samlede salgspris for aktiverne var højere end likvidationsværdien og lavere end going concern-værdien. Ved at acceptere den foreslåede salgspris kunne i det mindste likvidationen undgås. Kuratorernes opgave består i at sælge konkursboet så dyrt som muligt, hvilket de også har forsøgt at gøre.

Med hensyn til salgsprisen for de aktiver, der blev købt af DAF Trucks NV anførte den flamske regering:

— at den samlede salgspris for de nederlandske og flamske aktiver i DAF NV på 482 mio. hfl., der var baseret på uafhængige vurderingsrapporter, var højere end likvidationsværdien på 293,5 mio. hfl. og lavere end den samlede going concern-værdi på 640 mio. hfl. ved en fortsat og tilsvarende anvendelse af aktiverne. Salgsprisen blev imidlertid tvunget ned af den lavere produktion, som de nye ejere planlagde, af det forhold, at der kun delvist var tale om en delvis going concern på grund af selskabets kritiske situation under konkursbehandlingen, samt af de forretningsmæssige forpligtelser, der skulle overtages, herunder nogle kreditorkrav og forpligtelsen til at rense grundene i Eindhoven og genansætte 3 500 ansatte. Ifølge den flamske regering afspejlede prisen således en rimelig markedsværdi og indeholdt ikke statsstøtteelementer

— at alle aktionærer traf deres investeringsbeslutning på grundlag af en forretningsplan, hvis gennemførlighed blev vurderet af eksterne konsulenter. Denne forretningsplan er ikke, som Kommissionen sagde, den samme plan som omstruktureringsplanen, der allerede forelå, da selskabet kom under konkursbehandling (en producent med et fuldt program over for en producent af mellemstore og tunge lastbiler). Forretningsplanen viser, at det nye selskab har gode overlevelses- og rentabilitetsudsigter, og derfor viste private investorer også interesse i at deltage

— at de lagde stor vægt på de regionale interesser og på muligheden for at opretholde en stor del af beskæftigelsen. DAF Trucks NV skulle beskæftige 3 500 personer og give mulighed for fortsat at producere kabiner og aksler i Westerlo. Den flamske regering anførte, at da de nødvendige investeringer eksisterede i Westerlo, og da 3 500 personer omfatter de to nye selskaber, hvilket giver mulighed for en vis fleksibilitet, er disse betingelser ikke i konflikt med det markedsøkonomiske investorprincip og forhindrer ikke en optimal ressourceallokering. Den flamske region har handlet som en almindelig investor, der investerer sin kapital med henblik på at opnå et normalt afkast på lang sigt (jf. Domstolens vurdering i sag C-305/89 og C-303/88).

V

Da Kommissionen indledte proceduren i EF-traktatens artikel 93, stk. 2, nævnte den følgende offentlige foranstaltninger, der var truffet af den flamske region til fordel for DAF, og som måtte analyseres nærmere ud fra EF-traktatens artikel 92 af følgende grunde:

— salget af det tidligere DAF-selskabs aktiver til det nye selskab og den rolle, de offentlige myndigheder spillede i forbindelse hermed, kan have givet det nye selskab en finansiel fordel i det omfang, hvor salgsprisen for disse aktiver, herunder ny teknologi og et stort lager af usolgte lastbiler, var lavere end den, der kunne være opstået ved bud under konkurrencemæssige vilkår. Det nye selskab, som i alt væsentligt er det samme som det gamle DAF-selskab, blev derved i stand til fortsat at konkurrere på markedet uden de byrder, der hvilede på det gamle selskab

— vilkårene for det offentliges indskud af risikovillig kapital i det nye selskab (983,7 mio. bfr. i egenkapital og 370 mio. bfr. i ansvarligt lån) bør undersøges ud fra det markedsøkonomiske investorprincip og sammenlignes med de vilkår, hvorpå de private investorer deltog i det nye selskab. I det omfang, hvor disse foranstaltninger indeholder statsstøtteelementer til fordel for det nye selskab, bør forretningsplanen undersøges på baggrund af rammebestemmelserne for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien i forbindelse med omstruktureringsstøtte

— det må tages i betragtning, at der ikke blev beregnet nogen præmie for statsgarantien, hverken af den belgiske stat eller den flamske region, for det forretningslån på 644,5 mio. bfr. som af NMKN blev overført fra det gamle til det nye selskab.

Allerede ved indledningen af proceduren konkluderede Kommissionen derfor, at al støtte til det gamle DAF-selskabs belgiske datterselskab var fuldt tilbagebetalt ved hjælp af salget af disse aktiver, sådan at denne procedure ikke omfatter statsstøtte fra de belgiske myndigheder til det tidligere DAF-selskab.

Efter en detaljeret gennemgang af de oplysninger, der blev modtaget under denne procedure såvel som proceduren vedrørende støtten fra de nederlandske myndigheder til DAF, er det med hensyn til salget af DAF België NV's aktiver og de offentlige myndigheders rolle heri Kommissionens opfattelse, at kuratorerne har handlet på en uafhængig måde som fastsat i loven. I betragtning af disse aktivers økonomiske afhængighed af moderselskabets aktiver, for hvilke der allerede på forhånd var blevet aftalt en samlet pris med forbehold af de belgiske kuratorers godkendelse af tilbuddet for de belgiske aktiver i DAF NV, har de solgt disse aktiver til en rimelig pris, som ligger højere end disse aktivers likvidationsværdi. Der kan i økonomisk henseende argumenteres for, at DAF Trucks Vlaanderen NV fik en finansiel fordel i form af en lavere købspris for disse aktiver, end den pris, der ville have været resultatet af bud under konkurrencemæssige vilkår, men det er ikke obligatorisk for kuratorerne at organisere et sådant bud. Også på baggrund af de oplysninger, de havde til rådighed, og det tidspres, som de

potentielle købere lagde på dem, er det rimeligt at konkludere, at kuratorerne har overholdt retsreglerne og solgt aktiverne så dyrt som muligt. Det blev endeligt konstateret, at de to selskaber (DAF België NV og DAF Trucks Vlaanderen NV) i retlig henseende er forskellige enheder, der er fuldstændig uafhængige af hinanden.

For så vidt angår salget af moderselskabet DAF NV's aktiver og de offentlige myndigheders rolle heri henvises til den parallelle beslutning, som Kommissionen har truffet i sag C-38/93.

Med hensyn til den statslige deltagelse i risikokapitalen i DAF Trucks NV og DAF Trucks Vlaanderen NV kan den forbindelse med procedurens indledning anførte formodning om, at den statslige deltagelse kunne være statsstøtte efter Kommissionens opfattelse ikke fastholdes. Efter en gennemgang af aktionæraftalen og andet relevant materiale må det konkluderes, at staten tilvejebragte risikokapital på samme vilkår som private aktionærer, hvis aktiebesiddelse har en reel økonomisk betydning. En detaljeret gennemgang af forretningsplanen har vist, at der kan forventes et rimeligt afkast af aktionærernes kapital. På baggrund af en gennemgang af bemærkningerne til de betingelser, som de flamske myndigheder har knyttet til deres aktiebesiddelse, må det ligeledes konkluderes, at denne aktiebesiddelse harmonerer med det markedsøkonomiske investorprincip (1). Den indeholder derfor ikke nogen statsstøtte.

Med hensyn til de risikopræmier for statsgarantierne for forretningsmæssige og risikobærende lån til DAF Trucks Vlaanderen NV, som den belgiske stat eller den flamske region beregnede eller ikke beregnede, finder Kommissionen, at NMKN's og de offentlige myndigheders overførsel og omlægning af lån og garantier er i overensstemmelse med belgisk ret og belgisk praksis. Kommissionen deler de flamske myndigheders synspunkt, at denne overførsel af gæld ikke betyder, at det nye selskab er det gamle selskabs retssuccessor, men det kan ikke konkluderes, at det gamle selskab til fordel for det nye selskab allerede delvist har betalt de risikopræmier for de statslige garantier, som nu beskytter det nye selskab.

DAF Trucks Vlaanderen NV nyder godt af en statsgaranti på 223,35 mio. bfr. og en garanti fra den flamske region på 791,25 mio. bfr. Selskabet betalte kun en risikopræmie på 1,5 % på 395 mio. bfr. til den flamske region, svarende til forhøjelsen af garantien fra den flamske region. Det er også værd at notere, at nedgangen i garantien fra den belgiske stat mere end udligner den nævnte stigning. Ved ikke at betale risikopræmien på 1,5 % på de resterende offentlige garantier fra den belgiske stat og den flamske region på i alt 619,6 mio. bfr., opnåede det nye DAF-selskab en kunstig finansiel fordel, som Kommissionen anslog til 9,294 mio. bfr. på tidspunktet for overførslen af gælden og garantierne.

På baggrund af, at DAF Trucks Vlaanderen NV producerer aksler og kabiner til lastbiler, der sælges af DAF Trucks NV på det yderst konkurrenceprægede europæiske lastbilmarked, som DAF opererer på, og hvor selskabet har en markedsandel på 6,8 % (over 6 tons totalvægt), må det konkluderes, at denne støtteforanstaltning falder ind under bestemmelserne i EF-traktatens artikel 92, stk. 1, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 1.

VI

Ved ikke at have anmeldt ovennævnte støtteforanstaltning, som er truffet til fordel for DAF Trucks Vlaanderen NV har de belgiske myndigheder overtrådt EF-traktatens artikel 93, stk. 3. Da de belgiske myndigheder ikke forudgående havde anmeldt støtteforanstaltningerne, var Kommissionen ikke i stand til at fremsætte bemærkninger til foranstaltningerne, før de blev gennemført. Da støtten således blev ydet i strid med EF-traktatens artikel 93, stk. 3, er den ulovlig.

VII

Kommissionen finder, at den ulovlige støtte på 9,294 mio. bfr. til DAF Trucks Vlaanderen NV i form af manglende beregning af den sædvanlige risikopræmie for offentlige garantier på 619,6 mio. bfr., som blev overtaget fra det konkursramte selskab DAF België NV, er uforenelig med EF-traktaten.

I EF-traktatens artikel 92, stk. 1, fastslås det princip, at bortset fra de i traktaten hjemlede undtagelser er støtte, som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne. I EF-traktatens artikel 92, stk. 2 og stk. 3, anføres de tilfælde, hvor en sådan støtte er eller kan være tilladt.

I EF-traktatens artikel 92, stk. 2, nævnes bestemte typer støtte, som er forenelig med fællesmarkedet. På grund af den pågældende støttes karakter, lokalisering og formål, finder dette stykke ikke anvendelse.

I EF-traktatens artikel 92, stk. 3, nævnes de støtteformer, som kan betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Foreneligheden må fastslås i fællesskabssammenhæng, ikke på grundlag af forholdene i en enkelt medlemsstat. For at sikre at fællesmarkedet fungerer korrekt og i

(1) Jf. Kommissionens meddelelse om de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og offentlige virksomheder (EFT nr. C 273 af 18. 10. 1991).

betragtning af princippet i EF-traktatens artikel 3, litra g), må de i EF-traktatens artikel 92, stk. 3, fastsatte undtagelser til princippet i EF-traktatens artikel 92, stk. 1, fortolkes strikt, når der foretages en undersøgelse af støtteordninger eller individuelle støtteforanstaltninger.

Kommissionen har for motorkøretøjsindustrien vedtaget EF-rammebestemmelser, der fastsætter kriterier, for hvornår støtte til denne industri er forenelig med fællesmarkedet, og disse rammebestemmelser begrænser dermed mulighederne for diskretionære vurderinger på grundlag af EF-traktatens artikel 92, stk. 3.

I betragtning af, at støtten blev ydet til en bilfabrikants datterselskab, der producerer aksler og kabiner til lastbiler, og på baggrund af, at støtten ikke var baseret på en godkendt støtteordning og ikke var knyttet til et særligt projekt, skulle støtten have været anmeldt i overensstemmelse med rammebestemmelserne for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien. Kommissionen skal derfor vurdere, om denne støtte var forenelig med kriterierne i disse rammebestemmelser.

Kommissionen mener, at støtten helt klart ikke havde forbindelse med nogen af de syv positive kriterier, der er nævnt i retningslinjerne i rammebestemmelserne, nemlig rednings- og omstruktureringsstøtte, regionalstøtte, investeringsstøtte til innovation, modernisering og rationalisering, støtte til forskning og udvikling, støtte til miljøbeskyttelse eller energibesparelse og støtte til faglig erhvervsuddannelse. De belgiske myndigheder har i øvrigt ikke argumenteret for, at denne finansielle investering tog sigte på nogen af disse mål. Selv om der kan ydes regionalstøtte efter EF-traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), i det område, hvor anlægget er lokaliseret, må det konkluderes, at støtten ikke harmonerer med en normal anvendelse af regionalstøtte, samt at den heller ikke kan anses for at have et regionalt sigte. Den kan derfor kun betragtes som driftsstøtte. Det fastslås i rammebestemmelserne, at driftsstøtte ikke kan tillades i denne sektor, fordi en sådan støtte har særligt forvridende virkninger og fordi den ikke har nogen som helst forbindelse med ovennævnte mål.

Kommissionen må følgelig konkludere at den driftsstøtte på 9,29 mio. bfr. som de belgiske myndigheder har ydet DAF Trucks Vlaanderen NV, er uforenelig med de betingelser, der skal være opfyldt, for at undtagelsen i EF-traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), finder anvendelse som anført i rammebestemmelserne for motorkøretøjsindustrien.

På baggrund af ovenstående betragtninger er støtten til DAF Trucks Vlaanderen NV ikke blot ulovlig, fordi den belgiske stat ikke opfyldte sine forpligtelser efter EF-traktatens artikel 93, stk. 3, men er også uforenelig med fællesmarkedet, da den ikke opfylder betingelserne for at blive henført under en af undtagelsesbestemmelserne i EF-traktatens artikel 92. Den er derfor også uforenelig med EØS-aftalen —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den støtte, som den flamske region i Belgien har ydet DAF Trucks Vlaanderen NV, og som på tidspunktet for dens ydelse havde en værdi af 9 294 000 bfr., er ulovlig og uforenelig med fællesmarkedet efter EF-traktatens artikel 92, stk. 1, og er derfor uforenelig med EØS-aftalen.

Artikel 2

Den belgiske stat skal kræve hele beløbet på 9 294 000 bfr. tilbagebetalt fra DAF Trucks Vlaanderen NV og beregne renter af dette beløb fra tidspunktet for støttens ydelse til den på dette tidspunkt gældende referencesats, som anvendes til beregning af nettotilskudsækvivalenten for regionalstøtte i Belgien.

Artikel 3

Den belgiske stat underretter senest to måneder efter datoen for meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om de foranstaltninger, der er truffet for at efterkomme denne beslutning.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Belgien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. oktober 1995.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen