II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Οκτωβρίου 1995

για τις ενισχύσεις που χορήγησαν οι αρχές της περιοχής της Φλάνδρας στην εταιρεία κατασκευής φορτηγών οχημάτων DAF

(Τα κείμενα στην ολλανδική και γαλλική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(96/75/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το πρώτο εδάφιο του άρθρου 93 παράγραφος 2 της εν λόγω συνθήκης,

τη συμφωνία για τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α) της εν λόγω συμφωνίας,

Έχοντας δώσει στα ενδιαφερόμενα μέρη τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, σύμφωνα με τα προαναφερθέντα άρθρα [1],

Εκτιμώντας ότι:

I

Η Επιτροπή ενημέρωσε με επιστολή της στις 2 Δεκεμβρίου 1993 τη βελγική κυβέρνηση σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται από το άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ αναφορικά με την παρέμβαση των αρχών της περιφέρειας της Φλάνδρας στη νέα εταιρεία DAF καθώς και αναφορικά με κάθε άλλου είδους ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στα πλαίσια της λύσης της παλαιάς εταιρείας DAF και κάλεσε τη βελγική κυβέρνηση να υποβάλει τις παρατηρήσεις της εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της παρούσας επιστολής.

Κατά την εναρκτήρια φάση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων για τους ακόλουθους λόγους:

— η δημόσια παρέμβαση πραγματοποιήθηκε σε προβληματική εταιρεία η οποία δραστηριοποιείτο σε τομέα που πάσχει από πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα,

— η συμμετοχή του Δημοσίου στη νέα εταιρεία DAF, (συμπεριλαμβανομένης και της συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο και στη σύναψη δανείου επιχειρηματικού κινδύνου) είναι πιθανό να μη συμβιβάζεται με τις συνήθεις επιχειρηματικές πρακτικές σε μια οικονομία της αγοράς,

— δεν καταβλήθηκε κανενός είδους τίμημα για τη μεταβίβαση, από την πρώην στη νέα εταιρεία DAF, των εμπορικών δανείων που χορηγήθηκαν με τους συνήθεις όρους της νέας αγοράς και καλύπτονται εν μέρει από κρατικές εγγυήσεις,

— η πώληση των στοιχείων του ενεργητικού της παλαιάς DAF στην νέα εταιρεία και ο ρόλος των δημόσιων αρχών είναι πιθανό να απέφεραν οικονομικά οφέλη στη νέα εταιρεία με τη μορφή χαμηλής τιμής εξαγοράς των εν λόγω στοιχείων του ενεργητικού από τη νέα εταιρεία.

Επειδή η περίπτωση αυτή εμπίπτει στο κοινοτικό πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία, η Επιτροπή προσέθεσε ότι οι ενισχύσεις μπορούν να καταβληθούν μόνο εφόσον πληρούνται ορισμένοι αυστηρά καθορισμένοι όροι. Οι όροι αυτοί μπορούν να επιβληθούν μόνο μέσω οριστικής απόφασης που θα ληφθεί σύμφωνα με την εν λόγω διαδικασία.

II

Μετά την έναρξη της διαδικασίας, η μόνιμη βελγική αντιπροσωπεία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της περιφερειακής κυβέρνησης της Φλάνδρας με επιστολή της 23ης Φεβρουαρίου 1994. Η Επιτροπή έλαβε συμπληρωματικές πληροφορίες από τις αρχές της Φλάνδρας με επιστολή που απέστειλε η μόνιμη βελγική αντιπροσωπεία στις 12 Οκτωβρίου 1995 και η οποία περιλάμβανε τις απαντήσεις σε λεπτομερές ερωτηματολόγιο που είχε αποστείλει η Επιτροπή στις 14 Ιουνίου 1994.

[1] ΕΕ αριθ. C 31 της 2. 2. 1994, σ. 4.

Η Επιτροπή ζήτησε περισσότερες πληροφορίες με επιστολή που απέστειλε στις 14 Νοεμβρίου 1994 και η οποία απευθυνόταν τόσο στην ολλανδική κυβέρνηση όσο και στις αρχές της Φλάνδρας, ώστε να προετοιμάσει κατάλληλα την επίσκεψη εκπροσώπου της στις εγκαταστάσεις της DAF στο Westerlo και το Eindhoven. Η ολλανδική κυβέρνηση απάντησε στις ερωτήσεις αυτές με επιστολή της 23ης Ιανουαρίου 1995. Οι επισκέψεις στις δύο εταιρείες πραγματοποιήθηκαν στις 30 Ιανουαρίου 1995 ενώ την 1η Φεβρουαρίου 1995 επακολούθησε τελική συνάντηση μεταξύ της Επιτροπής, των αρχών των δύο κρατών μελών και των ανώτατων διευθυντικών στελεχών της DAF στο Eindhoven.

Η Επιτροπή υπέβαλε ορισμένες τελικές ερωτήσεις με τηλεομοιοτυπία που απέστειλε στις 6 Φεβρουαρίου 1995 και ορισμένες απαντήσεις της επιδόθηκαν γραπτώς ενώ άλλες απαντήθηκαν προφορικώς κατά τη διμερή συνάντηση μεταξύ της Επιτροπής και των αρχών της Ολλανδίας και της Φλάνδρας αφετέρου που πραγματοποιήθηκε στις 14 Φεβρουαρίου 1995.

Στις 6 Μαρτίου 1995, πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ της Επιτροπής και των φλαμανδικών και ολλανδικών αρχών κατά την οποία εξετάσθηκαν λεπτομερώς οι συνθήκες κάτω από τις οποίες ετέθη υπό καθεστώς πτώχευσης η DAF NV και η εξαγορά της από την DAF Tracks NV κατά τη διάρκεια των συζητήσεων η Επιτροπή έθεσε ορισμένες ερωτήσεις σχετικά με τη διαδικασία πτώχευσης. Οι απαντήσεις συντάχθηκαν στις 23 Μαρτίου 1995 από τους νομικούς συμβούλους του ολλανδικού κράτους και απεστάλησαν αυθημερόν με τηλεομοιοτυπία στην Επιτροπή. Κατά τις συνατήσεις αυτές, οι οποίες αφορούσαν την αναστολή πληρωμών της μητρικής ολλανδικής εταιρείας, οι βελγικές αρχές δεν υπέβαλαν επισήμως τις παρατηρήσεις τους.

III

Με επιστολή της 16ης Φεβρουαρίου 1994 η Επιτροπή κάλεσε τη βελγική κυβέρνηση να σχολιάσει τις παρατηρήσεις που διατύπωσε η εταιρεία Klesch & Company Limited τις οποίες έλαβε η Επιτροπή στις 30 Νοεμβρίου 1993. Η εν λόγω εταιρεία υποστήριξε ότι υπέβαλε στις 24 Φεβρουρίου 1993 προσφορά με την επιφύλαξη σύναψης μιας σύμβασης, στους συνδίκους πτώχευσης της εταιρείας για την αγορά των ιδίων στοιχείων του ενεργητικού που αγοράσθηκαν από την DAF Trucks NV. Κατά τους ισχυρισμούς της εταιρείας, η πορσφορά αυτή απορρίφθηκε επειδή, οι σύνδικοι πτώχευσης επιθυμούσαν να εκποιήσουν τα στοιχεία του ενεργητικού σε όμιλο εταιρειών του δημοσίου σε τιμή κατώτερη εκείνης που ίσχυε στην αγορά.

Η βελγική κυβέρνηση απάντησε έμμεσα με επιστολή της 12ης Οκτωβρίου 1994 υποστηρίζοντας κατά βάση ότι δεν ενημερώθηκε ποτέ για την υποβολή παρόμοιας προσφοράς.

Στις 28 Φεβρουαρίου 1994 κατόπιν της ενάρξεως της διαδικασίας, πολλοί μέτοχοι της DAF Trucks NV (ο όμιλος VDL, η εταιρεία Nationale Nederlanden, η DAF Trucks NV και η Evicar) υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους. Την ίδια ημέρα η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της DAF Trucks NV καθώς και των ολλανδών συνδίκων πτώχευσης, οι οποίοι δήλωσαν ότι είναι έτοιμοι να αποστείλουν περισσότερες πληροφορίες εάν κριθεί απαραίτητο. Η Επιτροπή με επιστολή της 1ης Ιουνίου 1994 ζήτησε από τους συνδίκους πτώχευσης της εταιρείας να της αποστείλουν πληροφορίες, οι οποίες εστάλησαν την 1η Αυγούστου 1994.

Οι παρατηρήσεις αυτές των προαναφερομένων ενδιαφερομένων μερών που ακολουθούσαν στο σύνολό τους τις απόψεις της βελγικής κυβέρνησης, διαβιβάσθηκαν στις βελγικές αρχές με επιστολή της 18ης Μαΐου 1995. Οι βελγικές αρχές δεν αντέδρασαν επισήμως επ' αυτών.

Η Επιτροπή ύστερα από τη δημοσίευση της έναρξης της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 ΕΚ στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, δεν έλαβε άλλες παρατηρήσεις από άλλα κράτη μέλη ή ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την υπόθεση αυτή.

IV

Οι αρχές της Φλάνδρας υποστηρίζουν ότι θα πρέπει αν γίνει διαχωρισμός όσον αφορά τη συμμετοχή του κράτους στο εξηρτημένο δάνειο και στο μετοχικό κεφάλαιο.

Αναφορικά με το εξηρτημένο δάνειο υπό όρους ύψους 370 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων, οι αρχές της Φλάνδρας υποστήριξαν ότι το δάνειο χορηγήθηκε από την NMKN και όχι από τις αρχές της Φλάνδρας· έτσι, επειδή δεν χρηματοδοτήθηκε από κρατικούς πόρους δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση. Η NMKN χορήγησε το 1984 στη βελγική εταιρεία DAF Trucks NV επενδυτικές πιστώσεις ύψους 2,1 δισεκατομμυρίων βελγικών φράγκων· στη συνέχεια η εταιρεία αυτή απορροφήθηκε από την εταιρεία DAF België NV με συνέπεια οι προαναφερθείσες πιστώσεις να μεταφερθούν στην τελευταία αυτή εταιρεία το 1990. Όταν η εταιρεία αυτή κήρυξε πτώχευση στις 26 Φεβρουαρίου 1993, η εν λόγω πίστωση καλυπτόταν από πρώτης τάξεως υποθήκη στα κτίρια και εμπράγματη ασφάλεια στα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης καθώς και από εγγυήσεις του κράτους και των αρχών της περιοχής της Φλάνδρας. Όταν η DAF Trucks NV Vlaanderen εξαγόρασε την εταιρεία DAF België NV, η πίστωση μεταφέρθηκε εκ νέου και τα 370 εκατομμύρια βελγικά φράγκα μετατράπηκαν σε εξηρτημένο δάνειο. Εφόσον το τμήμα αυτό της πίστωσης ήταν εγγυημένο από τις αρχές της περιοχής της Φλάνδρας, η NMKN δεν θεώρησε το δάνειο αυτό ως εξηρτημένο ή επισφαλές. Έτσι, εάν στο εν λόγω εξηρτημένο δάνειο υπήρχε κάποιο στοιχείο κρατικής ενίσχυσης, αυτό θα ήταν μόνο η εγγύηση του Δημοσίου που κάλυπτε το προαναφερθέν ποσό. Παρόλα αυτά η κυβέρνηση της περιοχής της Φλάνδρας παραδέχθηκε ότι η χορήγηση εξηρτημένων δεν αποτελεί συνήθη πρακτική των βελγικών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και ότι πέραν της περίπτωσης της DAF μόνο ένα άλλο παρόμοιο δάνειο χορηγήθηκε την ίδια περίοδο από την NMKN.

Αναφορικά με την ακριβή συμμετοχή των αρχών της Φλάνδρας στην DAF Trucks NV πρέπει να σημειωθεί ότι η Truck Financiering NV, η οποία έχει ιδρυθεί και χρηματοδοτείται από την Gewestelijke Investerings maatschappij voor Vlaanderen (που θα αποκαλείται στο εξής GIMV), συμμετείχε στο μετοχικό κεφάλαιο της DAF Trucks Vlaanderen NV με το ποσό των 251,3 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων και στο κεφάλαιο επιχειρηματικού κινδύνου της DAF Trucks NV με το ποσό των 743,2 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η περιφέρεια της Φλάνδρας συμμετέχει έμμεσα κατά 25,13 % στη βελγική θυγατρική εταιρεία και άμεσα κατά 10,78 % στη μητρική εταιρεία . Η κυβέρνηση της περιφέρειας της Φλάνδρας υποστηρίζει ότι εάν εξαιρέσουμε τη διάκριση μεταξύ μετοχών τύπου Α και τύπου Β, κατά τα λοιπά η περιφέρεια της Φλάνδρας συμμετείχε στο μετοχικό κεφάλαιο κάτω από τους ίδιους όρους που συμμετείχαν και οι υπόλοιποι μέτοχοι. Επιπρόσθετα, η περιφέρεια της Φλάνδρας υπέβαλε αιτήσεις εγγραφής για προνομιούχες

μετοχές τύπου Α της DAF Trucks NV και για τις μετοχές τύπου Β της DAF Trucks Vlaanderen NV οι οποίες ήταν επίσης προνομιούχες. Η διάκριση αυτή μεταξύ των μετοχών τύπου Α και τύπου Β, θα παύσει να υφίσταται από την 1η Ιανουαρίου 2000. Παράλληλα η περιφέρεια της Φλάνδρας όπως επίσης και οι άλλοι επενδυτές βασίσθηκαν για τη λήψη των αποφάσεών τους στο επιχειρηματικό σχέδιο το οποίο διέφερε από το προηγούμενο σχέδιο αναδιάρθρωσης και του οποίου η σκοπιμότητα αξιολογήθηκε από τους εξωτερικούς συμβούλους που αποφάνθηκαν ότι η εταιρεία εμφάνιζε θετικές προοπτικές βιωσιμότητας της και κερδοφορίας. Επίσης η κυβέρνηση της Φλάνδρας έδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα στα συμφέροντα της περιφέρειας και στη δυνατότητα διατήρησης σημαντικού μέρους των θέσεων εργασίας στην DAF. Κατ'αυτόν τον τρόπο εξάγεται το συμπέρασμα ότι η περιφέρεια της Φλάνδρας δεν συμμετείχε κάτω από δυσμενέστερους όρους απ' ότι οι άλλοι μέτοχοι στο μετοχικό κεφάλαιο.

Αναφορικά με την «εκ του νόμου διαδοχή», η κυβέρνηση της Φλάνδρας παρατηρεί ότι η περίπτωση αυτή υφίσταται μόνο όταν μεταβιβάζονται στη νέα εταιρεία όλα τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού της πρώην εταιρείας ενώ στην προκειμένη περίπτωση μεταβιβάστηκαν μόνο τα στοιχεία του ενεργητικού ύψους 75 εκατομμυρίων ολλανδικών φιορινιών. Από το ποσό αυτό, 3 εκατομμύρια ολλανδικά φιορίνια πληρώθηκαν τοις μετρητοίς και τα υπόλοιπα 72 εκατομμύρια πληρώθηκαν μέσω της εκχώρησης των οφειλών στη νέα εταιρεία γεγονός το οποίο αποτελεί ένα κανονικό τρόπο πληρωμής. Η NMKN, ως προνομιούχος δανειστής, συμφώνησε με τον εν λόγω τρόπο πληρωμής υπό την προϋπόθεση ότι θα διατηρούνταν οι υποθήκες, τα ενέχυρα και οι εγγυήσεις του κράτους και των αρχών της περιοχής, όπως και έγινε. Η κυβέρνηση της Φλάνδρας, αφού έλαβε υπόψη της τα προαναφερθέντα επιχειρήματα και το γεγονός ότι η νέα εταιρεία δεν θα συνέχιζε να παράγει ολόκληρο το φάσμα των φορτηγών κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υφίσταται θέμα νόμιμης διαδοχής εκ του νόμου.

Αναφορικά με τα ασφάλιστρα κινδύνου που σχετίζονταν με τη μεταβίβαση των εν μέρει προνομιούχων και εν μέρει εξηρτημένων πιστώσεων στη νέα εταιρεία οι οποίες καλύπτονται από κρατικές εγγυήσεις, η κυβέρνηση της Φλάνδρας υποστήριξε ότι διατηρήθηκαν μεν οι κρατικές και περιφερειακές εγγυήσεις αλλά η συνολική αξία τους μειώθηκε στα 1 014,6 εκατομμύρια βελγικά φράγκα, ενώ το επιτόκιο παραμένει στα επίπεδα που ισχύουν στην αγορά. Το μέρος των εξηρτημένων πιστώσεων καλύφθηκε από εγγυήσεις της περιφέρειας της Φλάνδρας ενώ το υπόλοιπο τμήμα καλύφθηκε όπως ακριβώς συνέβη και με την αρχική πίστωση από υποθήκες και εγγυήσεις πρώτης τάξεως υπερ της NMKN και εν μέρει από κρατικές εγγυήσεις και από εγγυήσεις των αρχών της περιοχής. Για να διατηρηθούν οι εγγυήσεις των αρχών της περιοχής της Φλάνδρας χρεώθηκε και καταβλήθηκε ένα επιπλέον ασφάλιστρο το οποίο όμως βασιζόταν μόνο στο επαυξημένο ποσό της υφισταμένης εγγύησης δηλαδή στα 390 εκατομμύρια βελγικά φράγκα. Σύμφωνα με το εγκριθέν καθεστώς ενισχύσεων και λαμβανομένης υπόψη της διάρκειας του δανείου, στην εταιρεία χρεώθηκαν ασφάλιστρα που αντιστοιχούν στο 1,5 % (δηλαδή σε 5 975 εκατομμύρια βελγικά φράγκα) και στο δανειοδοτικό χρηματοπιστωτικό ίδρυμα ασφάλιστρα που αντιστοιχούν στο 0,5 %.

Αναφορικά με την τιμή εξαγοράς των βελγικών στοιχείων του ενεργητικού και το ρόλο που διαδραμάτισαν οι αρχές κατά την πώληση των στοιχείων αυτών, η κυβέρνηση της Φλάνδρας υποστήριξε τα εξής:

— σύμφωνα με τη βελγική νομοθεσία περί πτωχεύσεων, η βελγική θυγατρική εταιρεία κηρύχθηκε σε πτώχευση στις 26 Φεβρουαρίου 1993 επειδή δεν προβλέπεται η περίπτωση θέσης της εταιρείας υπό καθεστώς αναστολής πληρωμών. Διορίστηκαν τρείς σύνδικοι («curatoren») επιφορτισμένοι με την πώληση των στοιχείων του ενεργητικού της εταιρείας σε όσο το δυνατόν υψηλότερη τιμή και με τη διανομή των εσόδων από την εκποίηση μεταξύ των πιστωτών. Οι σύνδικοι θα ασκήσουν τα καθήκοντα αυτά υπό την εποπτεία δικαστή «rechter-commissaris». Κατ' αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται δια νόμου η πλήρης ανεξαρτησία τους από τις αρχές,

— η ταχεία εξαγορά συνιστά ταχεία πρακτική καθότι οι σύνδικοι διαπραγματεύτηκαν την πώληση εταιρείας εν λειτουργία η οποία υπό κανονικές συνθήκες επιτυγχάνει ψηλότερη τιμή απ' ότι η πώληση των μεμονωμένων στοιχείων του ενεργητικού,

— οι προνομιούχοι δανειστές συμφώνησαν με την προταθείσα τιμή αγοράς ύψους 75 εκατομμυρίων ολλανδικών φιορινιών και ουδείς άλλος δανειστής διαμαρτυρήθηκε για την σχεδιαζόμενη πώληση,

— τον Ιανουάριο και το Φεβρουάριο του 1993 υπήρξε αρκετή δημοσιότητα αναφορικά με τα προβλήματα της DAF τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Παρόλο λοιπόν που άλλα ενδιαφερόμενα μέρη θα είχαν τη δυνατότητα υποβολής προσφορών κανένας υποψήφιος αγοραστής δεν υπέβαλε παρόμοια προσφορά. Οι βέλγοι σύνδικοι και ο εποπτεύων δικαστής δεν πληροφορήθηκαν ποτέ την ύπαρξη υψηλότερης προσφοράς στους ολλανδούς συνδίκους πτώχευσης για τα στοιχεία ενεργητικού της DAF που βρίσκονταν στο Βέλγιο,

— η πώληση των στοιχείων του ενεργητικού της DAF België NV αποφασίσθηκε στις 2 Μαρτίου 1993 ύστερα από συναντήσεις με τον πρόεδρο του αρμόδιου εμπορικού δικαστηρίου και τον εποπτεύοντα με βάση τις υπάρχουσες ανεξάρτητες εκθέσεις αξιολόγησης οι οποίες διαβιβάστηκαν από τους υποψήφιους αγοραστές. Οι σύνδικοι κάτω από την πίεση των υποψήφιων αγοραστών δεν είχαν άλλη επιστολή από το να επιδιώξουν τη συγκατάθεση του δικαστηρίου για την πραγματοποίηση της πώλησης στην τιμή των 75 εκατομμυρίων ολλανδικών φιορινιών,

— το μέλλον της DAF België NV ήταν στενά συνδεδεμένο με το μέλλον της ολλανδικής μητρικής εταιρείας. Η αγορά των στοιχείων ενεργητικού DAF België NV τη στιγμή που η εν λόγω εταιρεία βρισκόταν εν λειτουργία ήταν δυνατή μόνο στα πλαίσια συνολικής αγοράς ενός τουλάχιστον μέρους των στοιχείων του ενεργητικού της ολλανδικής και της βελγικής εταιρείας,

— η συνολική τιμή εξαγοράς για τα στοιχεία του ενεργητικού της εν λόγω εταιρείας ήταν υψηλότερη από την αξία εκκαθάρισης και χαμηλότερη από την αξία της εταιρείας εν λειτουργία. Με την αποδοχή της προταθείσας τιμής αγοράς θα μπορούσε τουλάχιστον να αποφευχθεί η εκκαθάριση. Έργο των συνδίκων πτώχευσης ήταν να πωληθεί η περιουσία της πτωχεύουσας εταιρείας σε όσο το δυνατόν υψηλότερη τιμή, ότι δηλαδή ακριβώς επεδίωξαν να πράξουν.

Αναφορικά με την τιμή αγοράς των στοιχείων του ενεργητικού που αγοράσθηκαν από την εταιρεία DAF Trucks NV η κυβέρνηση της Φλάνδρας υποστήριξε τα ακόλουθα:

— Η συνολική τιμή αγοράς των ολλανδικών και φλαμανδικών στοιχείων του ενεργητικού της εταιρείας DAF NV που ανήλθε σε 482 εκατομμύρια ολλανδικά φιορίνια ήταν σύμφωνα με τις εκθέσεις αξιολόγησης που συντάχθηκαν από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες υψηλότερη από την τιμή εκκαθάρισης κατά 293,5 εκατομμύρια ολλανδικά φιορίνια και χαμηλότερη από τη συνολική αξία των 640 εκατομμυρίων ολλανδικών φιορινιών της εταιρείας εν λειτουργία σε περίπτωση συνεχούς και ομοιόμορφης χρήσης του εν λόγω ενεργητικού. Η τιμή εξαγοράς ήταν μειωμένη λόγω της χαμηλότερης παραγωγής που είχαν προγραμματίσει οι νέοι ιδιοκτήτες, εξαιτίας του γεγονότος ότι χρησιμοποιείτο μέρος μόνον του ενεργητικού λόγω της κατάρρευσης της επιχείρησης κατά τη διάρκεια της αναστολής πληρωμών, λόγω των εμπορικών υποχρεώσεων που η εταιρεία όφειλε να τηρήσει και των απαιτήσεων των πιστωτών της και λόγω υποχρεώσεών της για αποκατάσταση του χώρου των εγκαταστάσεών της στο Eindhoven και επαναπρόσληψη 3 500 υπαλλήλων. Έτσι, οι αρχές της Φλάνδρας υποστήριξαν ότι η τιμή αντικατόπτριζε εύλογη αγοραία αξία και δεν εμπεριείχε κανένα στοιχείο κρατικής ενίσχυσης,

— όλοι οι μέτοχοι έλαβαν τις επενδυτικές τους αποφάσεις βάσει επιχειρηματικού σχεδίου του οποίου η σκοπιμότητα αξιολογήθηκε από εξωτερικούς συμβούλους. Το επιχειρηματικό σχέδιο δεν είναι όπως υποστήριξε η Επιτροπή το ίδιο με το σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο ήταν ήδη διαθέσιμο όταν η εταιρεία τέθηκε σε κατάσταση αναστολής πληρωμών πρώτα, κατασκευή ολοκλήρου του φάσματος των φορτηγών, τώρα κατασκευή φορτηγών μεσαίου μεγέθους και βαρέων φορτηγών). Το επιχειρηματικό σχέδιο δημιουργεί για τη νέα εταιρεία ευνοϊκές προοπτικές βιωσιμότητας και κερδοφορίας και για τον λόγο αυτό οι ιδιώτες επενδυτές θεώρησαν σκόπιμο να συμμετάσχουν,

— η φλαμανδική κυβέρνηση έδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα στα περιφερειακά συμφέροντα και στην πιθανότητα διατήρησης ενός μεγάλου τμήματος των θέσεων εργασίας. Σύμφωνα με το εν λόγω σχέδιο η εταιρεία DAF Trucks NV θα απασχολούσε 3 500 εργαζόμενους και θα συνέχιζε την παραγωγή θαλάμων οδηγού και αξόνων στο Westerlo. Η κυβέρνηση της Φλάνδρας υποστήριξε ότι εφόσον οι αναγκαίες επενδύσεις είχαν ήδη πραγματοποιηθεί στο Wsterlo και επειδή ο αριθμός των 3 500 εργαζομένων αφορούσε και τις δύο νέες εταιρείες, γεγονός το οποίο αφήνει ορισμένα περιθώρια ευελιξίας, οι όροι αυτοί δεν ήταν αντίθετοι προς την αρχή του ιδιώτη επενδυτή και δεν εμπόδιζαν τη βέλτιστη κατανομή των πόρων. Οι αρχές της Φλάνδρας ενήργησαν όπως ακριβώς θα ενεργούσε ένας συνήθης ιδιώτης επενδυτής ο οποίος επενδύει τα κεφάλαιά του αποσκοπώντας σε φυσιολογική μακροπρόθεσμη απόδοση (βλέπε απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στις υποθέσεις C-305/89 και C-303/88).

V

Κατά την έναρξη της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2, η Επιτροπή τόνισε ότι οι ακόλουθες παρεμβάσεις των αρχών της Φλάνδρας υπέρ της DAF χρήζουν περαιτέρω ανάλυσης κατά την έννοια του άρθρου 92 της συνθήκης ΕΚ και αυτό για τους ακόλουθους λόγους:

— Η πώληση των στοιχείων του ενεργητικού της πρώην εταιρείας DAF στη νέα εταιρεία και ο ρόλος των δημοσίων αρχών είναι ενδεχόμενο να δημιούργησαν ένα οικονομικό πλεονέκτημα λόγω της χαμηλής τιμής αγοράς των εν λόγω στοιχείων του ενεργητικού τα οποία συμπεριλάμβαναν τη μεταβίβαση νέας τεχνολογίας και ενός μεγάλου αποθέματος απώλητων προϊόντων σε τιμή χαμηλότερη από εκείνη που θα είχε επιτευχθεί εάν υπήρχαν ανταγωνιστικές προσφορές. Το γεγονός αυτό έδωσε τη δυνατότητα στη νέα νομική οντότητα, η οποία δεν διέφερε ουσιαστικά από την πρώην εταιρεία DAF, να συνεχίσει να ανταγωνίζεται τις άλλες εταιρείες στην αγορά απαλλαγμένη από τα οικονομικά βάρη του παρελθόντος,

— οι όροι συμμετοχής του Δημοσίου στο κεφάλαιο επιχειρηματικού κινδύνου της νέας εταιρείας (983,7 εκατομμύρια βελγικά φράγκα μετοχικό κεφάλαιο και 370 εκατομμύρια βελγικά φράγκα δάνειο επιχειρηματικού κινδύνου) θα πρέπει να εξετασθούν με γνώμονα την αρχή του ιδιώτη επενδυτή και να συγκριθούν με τους όρους συμμετοχής των ιδιωτών επενδυτών στη νέα εταιρεία. Εφόσον τα μέτρα αυτά εμπεριέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, τότε το επιχειρηματικό σχέδιο θα πρέπει να εξεταστεί λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του πλαισίου που διέπει τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία και συγκεκριμένα τις διατάξεις του τμήματος που αναφέρεται στις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης,

— ούτε το βελγικό κράτος ούτε η κυβέρνηση της Φλάνδρας δεν ζήτησαν ασφάλεια για τις εγγυήσεις με τις οποίες καλύφθηκε το εμπορικό δάνειο ύψους 644,5 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων που χορηγήθηκε με τους όρους της αγοράς και μεταβιβάστηκε με τη μεσολάβηση της NMKN από την πρώην στη νέα εταιρεία DAF.

Η Επιτροπή εξήγαγε ήδη από την έναρξη της διαδικασίας το συμπέρασμα ότι όλες οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στη βελγική θυγατρική της πρώην εταιρείας DAF επεστράφησαν πλήρως από την πώληση των στοιχείων αυτών του ενεργητικού και κατά συνέπεια η εν λόγω διαδικασία δεν εμπεριέχει κανένα στοιχείο κρατικής ενίσχυσης από την πλευρά των βελτικών αρχών στην πρώην εταιρεία DAF.

Η Επιτροπή, ύστερα από λεπτομερή εξέταση των πληροφοριών που αποκόμισε κατά τη διάρκεια της εν λόγω διαδικασίας καθώς και κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αναφορικά με τις ενισχύσεις που παρείχαν οι ολλανδικές αρχές στην εταιρεία DAF, θεωρεί ότι όσον αφορά την πώληση των στοιχείων του ενεργητικού της DAF België NV και το ρόλο που διαδραμάτισαν οι δημόσιες αρχές στην εν λόγω υπόθεση, οι σύνδικοι ενήργησαν κατά τρόπο ανεξάρτητο, όπως δηλαδή προβλεπόταν από τη σχετική νομοθεσία. Λαμβανομένης υπόψη της οικονομικής άλλης εξάρτησης μεταξύ των εν λόγω στοιχείων ενεργητικού και των στοιχείων του ενεργητικού της μητρικής εταιρείας, για τα οποία είχε ήδη συμφωνηθεί η συνολική τιμή πώλησης υπό την αίρεση όμως ότι θα εγκριθεί εκ μέρους των βέλγων συνδίκων το τμήμα της προσφοράς για τα βελγικά στοιχεία του ενεργητικού της DAF NV, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η πώλησή τους πραγματοποιήθηκε σε εύλογη τιμή η οποία είναι υψηλότερη από την τιμή εκκαθάρισης των εν λόγω στοιχείων. Παρόλο που είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ότι η DAF Trucks Vlaanderen NV απεκόμισε οικονομικά οφέλη από την αγορά των εν λόγω στοιχείων του ενεργητικού σε

χαμηλότερη τιμή απ' ό,τι θα ίσχυε εάν υπήρχαν ανταγωνιστικές προσφορές, οι σύνδικοι δεν ήταν υποχρεωμένοι να προκηρύξουν διαγωνισμό. Εάν συνεκτιμηθούν οι πληροφορίες τις οποίες διέθεταν οι σύνδικοι και η πίεση χρόνου που ασκούσαν οι υποψήφιοι αγοραστές, εξάγεται εύλογα το συμπέρασμα ότι οι σύνδικοι τήρησαν τις νόμιμες διατάξεις εφόσον εκποίησαν τα εν λόγω στοιχεία του ενεργητικού σε όσο το δυνατόν υψηλότερη τιμή. Συνοψίζοντας θα πρέπει να αναφερθεί ότι επιβεβαιώθηκε το γεγονός ότι οι δύο εταιρείες (DAF België NV και DAF Trucks Vlaanderen NV) αποτελούν δύο διαφορετικές νομικές οντότητες οι οποίες είναι πλήρως ανεξάρτητες μεταξύ τους.

Αναφορικά με την πώληση των στοιχείων του ενεργητικού της μητρικής εταιρείας DAF NV και το ρόλο που διαδραμάτισαν οι αρχές στην υπόθεση, η άποψη της Επιτροπής αναπτύσσεται στην παράλληλη απόφαση που έλαβε στην υπόθεση C 38/93.

Σχετικά με την κρατική συμμετοχή στο κεφάλαιο επιχειρηματικού κινδύνου των εταιρειών DAF Trucks NV και DAF Trucks Vlaanderen NV, πρέπει να τονιστεί ότι η υπόθεση που διατυπώθηκε κατά την έναρξη της διαδικασίας, δηλαδή ότι η κρατική συμμετοχή αποτελούσε ενδεχομένως κρατική ενίσχυση, δεν ευσταθεί κατά την άποψη της Επιτροπής. Εάν εξετάσει κανείς τη συμφωνία των μετοχών και το υπόλοιπο σχετικό υλικό καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το κράτος συμμετείχε στο κεφάλαιο επιχειρηματικού κινδύνου υπό τους ίδιους όρους όπως και οι ιδιώτες μέτοχοι των οποίων οι ενέργειες έχουν πραγματική οικονομική σημασία. Η λεπτομερής εξέταση του επιχειρηματικού σχεδίου απέδειξε ότι οι μέτοχοι μπορούσαν να αναμένουν λογική απόδοση από το κεφάλαιο που επένδυσαν. Εάν λοιπόν εξετασθούν οι όροι συμμετοχής των αρχών της Φλάνδρας στο μετοχικό κεφάλαιο εξάγεται το συμπέρασμα ότι η εν λόγω συμμετοχή είναι σύμφωνη με την αρχή του διώτη επενδυτή [1] και κατά συνέπεια δεν υφίσταται κανενός είδους κρατική ενίσχυση.

Αναφορικά με την καταβολή ή μη καταβολή ασφαλίστρων κινδύνου για τις κρατικές εγγυήσεις στα εμπορικά και επιχειρηματικού κινδύνου δάνεια της DAF Trucks Vlaanderen NV τις οποίες χορήγησαν το βελγικό κράτος και οι αρχές της Φλάνδρας, η Επιτροπή θεωρεί ότι η μεταβίβαση και η αναδιάταξη των δανείων και των εγγυήσεων από τη NMKN και τις αρχές είναι σύμφωνη με τη βελγική νομοθεσία και τις συνήθεις πρακτικές. Παρόλο που η Επιτροπή συμμερίζεται την άποψη των αρχών της περιοχής της Φλάνδρας ότι η μεταβίβαση χρέους δεν συνεπάγεται αυτόματα ότι η νέα εταιρεία αποτελεί την εκ του νόμου διάδοχο της πρώην εταιρείας δεν είναι δυνατό να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η πρώην εταιρεία DAF έχει ήδη εν μέρει εξοφλήσει, προς όφελος της νέας εταιρείας, τα ασφάλιστρα κινδύνου για τις κρατικές εγγυήσεις οι οποίες καλύπτουν σήμερα τη νέα εταιρεία.

Η DAF Trucks Vlaanderen N.V. καλύπτεται από κρατική εγγύηση ύψους 223,35 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων και από εγγύηση των αρχών της Φλάνδρας ύψους 791,25 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων. Η εν λόγω εταιρεία κατέβαλε μόνο ασφάλιστρα κινδύνου 1,5 % για το ποσό των 395 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων στις αρχές της Φλάνδρας, το οποίο αντιστοιχεί στην αύξηση της εγγύησης εκ μέρους των αρχών αυτών. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η μείωση της εγγύησης από το βελγικό κράτος όχι μόνο αντισταθμίζει αλλά και υπερβαίνει την εν λόγω αύξηση. Με τη μη πληρωμή των ασφαλίστρων κινδύνου ύψους 1,5 % επί των υπολοίπων κρατικών εγγυήσεων που παρείχαν το βελγικό κράτος και οι αρχές της περιοχής της Φλάνδρας και τα οποία αντιστοιχούν σε 619,6 εκατομμύρια βελγικά φράγκα, η νέα εταιρεία DAF απεκόμισε ένα τεχητό οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο η Επιτροπή εκτιμά ότι ανερχόταν σε 9,294 εκατομμύρια βελγικά φράγκα κατά την ημερομηνία μεταβίβασης του χρέους και των εγγυήσεων.

Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η DAF Trucks Vlaanderen NV κατασκευάζει άξονες και θαλάμους οδηγού για φορτηγά οχήματα που πωλούνται από την εταιρεία DAF Trucks NV στην ευρωπαϊκή αγορά φορτηγών οχημάτων όπου επικρατεί μεγάλος ανταγωνισμός και όπου η DAF έχει ενεργό συμμετοχή κατέχοντας μερίδιο 6,8 % (στα φορτηγά άνω των 6 τόνων μεικτού βάρους) μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τα εν λόγω μέτρα ενίσχυσης εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ.

VI

Η βελγική κυβέρνηση, με τη μη κοινοποίηση της προαναφερθείσας ενίσχυσης στην εταιρεία DAF Trucks Vlaanderen NV, παραβίασε το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ. Λόγω ακριβώς του γεγονότος ότι η βελγική κυβέρνηση δεν κοινοποίησε εκ των προτέρων τα μέτρα χορήγησης ενισχύσεων, η Επιτροπή δεν μπορούσε να υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με τα μέτρα αυτά πριν από την υλοποίησή τους. Η ενίσχυση είναι παράνομη επειδή χορηγήθηκε κατά παράβαση του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ.

VII

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η παράνομη ενίσχυση ύψους 9,295 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων που χορηγήθηκε στην DAF Trucks Vlaanderen NV, και η οποία συνίσταται στη μη καταβολή του συνήθους ασφαλίστρου κινδύνου για τις κρατικές εγγυήσεις ύψους 619,6 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων οι οποίες μεταβιβάστηκαν από την πτωχεύσασα εταιρεία DAF België NV δεν συμβιβάζεται με τη συνθήκη ΕΚ.

Στο άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ορίζεται ότι, εξαιρουμένων των επιτρεπομένων παρεκκλίσεων, οι ενισχύσεις που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές. Το άρθρο όμως 92 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης ΕΚ ορίζει τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες είναι δυνατό να επιτραπούν παρόμοιες ενισχύσεις.

Το άρθρο 92 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ κατονομάζει ορισμένα είδη ενισχύσεων τα οποία συμβιβάζονται με την κοινή αγορά. Λόγω όμως της μορφής, της γεωγραφικής θέσης και του σκοπού της, η ενίσχυση αυτή δεν εμπίπτει σε καμία από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο αυτό.

Το άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ καθορίζει ορισμένα είδη ενισχύσεων που ενδεχομένως συμβιβάζονται

[1] Βλέπε ανακοίνωση της Επιτροπής για τις χρηματοοικονομικές δραστηριότητες μεταξύ κρατών μελών και δημοσίων επιχειρήσεων (ΕΕ αριθ. C 273 της 18. 10. 1991).

με την κοινή αγορά. Το κατά πόσον οι ενισχύσεις συμβιβάζονται εξετάζεται μέσα στο πλαίσιο της Κοινότητας και όχι ενός μεμονωμένου κράτους μέλους. Οι εξαιρέσεις από τις αρχές του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, όπως καθορίζονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, ερμηνεύονται υπό τη στενή έννοιά τους κατά την εξέταση οποιουδήποτε καθεστώτος ενίσχυσης ή μεμονωμένης ενίσχυσης λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις αρχές που διατυπώνονται στο άρθρο 3 στοιχείο στ) της συνθήκης ΕΚ, ώστε να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία της κοινής αγοράς.

Ειδικότερα, η Επιτροπή έχει υιοθετήσει ένα κοινοτικό πλαίσιο ενισχύσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία το οποίο καθορίζει τα κριτήρια για την εκτίμηση του συμβιβάσιμου των κρατικών ενισχύσεων στη βιομηχνία αυτή με τη λειτουργία της κοινής αγοράς, περιορίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη διακριτική ευχέρεια που παρέχει το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ.

Δεδομένου ότι η ενίσχυση χορηγήθηκε στη θυγατρική μιας αυτοκινητοβιομηχανίας, η οποία παράγει άξονες τροχών και θαλάμους οδηγών για φορτηγά οχήματα και ότι η ενίσχυση δεν βασιζόταν σε εγκεκριμένο καθεστώς ενίσχυσης και δεν συνδέονταν με συγκεκριμένο πρόγραμμα, η χορήγησή της έπρεπε να κοινοποιηθεί σύμφωνα με το πλαίσιο που διέπει τις κρατικές ενισχύσεις στην αυτοκινητοβιομηχανία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει κατά πόσον η εν λόγω ενίσχυση συμβιβάζεται με τα κριτήρια που καθορίζονται στο πλαίσιο αυτό.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση προφανώς δεν ανταποκρίνεται σε κανένα από τα επτά κριτήρια που περιλαμβάνονται στις κατευθυντήριες γραμμές του πλαισίου, δηλαδή δεν πρόκειται για ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης για περιφερειακή ενίσχυση, για επενδυτική ενίσχυση με σκοπό την καινοτομία ή την ορθολογική οργάνωση, για ενίσχυση Ε και Α, για ενίσχυση υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος ή της εξοικονόμησης ενέργειας, ή για ενίσχυση επαγγελματικής κατάρτισης. Εξάλλου, οι βελγικές αρχές δεν υποστήριξαν ότι η χρηματοοικονομική αυτή επένδυση απέβλεπε σε έναν από τους ανωτέρω στόχους. Ειδικότερα, μολονότι η περιοχή όπου βρίσκονται οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις της επιχείρησης πληροί τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ, πρέπει να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η υπό εξέταση ενίσχυση δεν ανταποκρίνεται στις συνήθεις προϋποθέσεις εφαρμογής μιας περιφερειακής ενίσχυσης ούτε μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει τέτοιο χαρακτήρα. Κατά συνέπεια, μπορεί μόνο να θεωρηθεί ως ενίσχυση στη λειτουργία. Σύμφωνα με το πλαίσιο «δεν θα επιτραπεί καμία νέα λειτουργική ενίσχυση στον τομέα αυτό», λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερα στρεβλωτικών επιπτώσεων μιας παρόμοιας ενίσχυσης και της έλλειψης οιασδήποτε σχέσης με τους προαναφερθέντες στόχους.

Κατά συνέπεια, η Επιτροπή οφείλει να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η λειτουργική ενίσχυση ύψους 9,29 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων που χορηγήθηκε από τις βελγικές αρχές στην εταιρεία DAF Trucks Vlaanderen NV δεν πληροί τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της εξαίρεσης που προβλέπεται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ, όπως αυτές καθορίζονται από το πλαίσιο ενισχύσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία.

Ενόψει όλης της επιχειρηματολογίας που αναπτύχθηκε ανωτέρω, τα μέτρα ενίσχυσης υπέρ της εταιρείας DAF Trucks Vlaanderen NV όχι μόνο ήταν παράνομα επειδή η βελγική κυβέρνηση δεν τήρησε τις υποχρεώσεις της σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, αλλά και ασυμβίβαστα με την κοινή αγορά επειδή δεν πληρούν τις προϋποθέσεις εξαίρεσης που καθορίζονται στο άρθρο 92 ΕΚ. Συνεπώς τα εν λόγω μέτρα δεν συμβιβάζονται ούτε με τη συμφωνία ΕΟΧ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η ενίσχυση που καταβλήθηκε από τις αρχές της περιφέρειας της Φλάνδρας στην εταιρεία DAF Trucks Vlaanderen NV, το ύψος της οποίας εκτιμήθηκε στα 9 294 000 βελγικά φράγκα κατά την ημερομηνία χορήγησης, είναι παράνομη και ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και, συνεπώς, είναι ασυμβίβαστη και με την εφαρμογή της συμφωνίας ΕΟΧ.

Άρθρο 2

Η εταιρεία DAF Trucks Vlaanderen NV θα επιστρέψει στη βελγική κυβέρνηση το συνολικό ποσό των 9 294 000 βελγικών φράγκων ενώ, παράλληλα, η βελγική κυβέρνηση θα απαιτήσει και την πληρωμή τόκων από την ημερομηνία χορήγησης της εν λόγω ενίσχυσης, με επιτόκιο ίσο με το επιτόκιο αναφοράς που ίσχυε κατά την ημερομηνία αυτή και χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του καθαρού ισοδύναμου επιδότησης των περιφερειακών ενισχύσεων στο Βέλγιο.

Άρθρο 3

Η βελγική κυβέρνηση ενημερώνει την Επιτροπή εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης για τα μέτρα τα οποία έλαβε ώστε να συμμορφωθεί προς την παρούσα απόφαση.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 4 Οκτωβρίου 1995.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής