II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 4 de octubre de 1995

relativa a las ayudas concedidas por la Región flamenca de Bélgica al fabricante de camiones DAF

(Los textos en lenguas francesa y neerlandesa son los únicos auténticos)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(96/75/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones de conformidad con las disposiciones de los artículos anteriormente mencionados (1),

Considerando lo que sigue :

I

Mediante carta de 2 de diciembre de 1993, la Comisión informó al Gobierno belga de su decisión de iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE en relación con las intervenciones de la Región flamenca de Bélgica en favor de la nueva empresa DAF y con los posibles elementos de ayuda que pudieran darse con ocasión de la disolución de la antigua empresa DAF, emplazándole a que le presentara sus observaciones en el plazo de un mes a partir de la fecha de dicha carta.

En el momento del inicio del procedimiento, la Comisión expresó serias dudas respecto de la compatibilidad de las ayudas con el mercado común por las tazones siguientes :

— las intervenciones públicas se referían a una empresa en dificultades que opera en un sector que adolece de un exceso de capacidad ;

— la aportación pública en la nueva empresa DAF (incluida una aportación de capital y un préstamo de riesgo), podrían no ajustarse a las prácticas normales de una empresa que opera en una economía de mercado ;

— la transferencia de la antigua a la nueva empresa DAF, de préstamos concedidos en condiciones de mercado y parcialmente garantizados por el Estado no ha dado lugar al cobro de ninguna prima ;

— la venta de los activos de la antigua empresa DAF a la nueva compañía y el papel desempeñado por las autoridades públicas pueden haber supuesto una ventaja financiera, en forma de un menor precio de venta de los activos, en beneficio de aquélla.

Puesto que en este caso son de aplicación las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado en el sector de los vehículos de motor, la Comisión añadió que la concesión de ayudas debía ajustarse a unas condiciones estrictas. Dichas condiciones sólo podrían establecerse mediante una decisión final al concluir el procedimiento aplicable.

II

Tras el inicio del presente procedimiento, la Representación Permanente de Bélgica presentó las observaciones del Gobierno regional flamenco mediante carta de 23 de febrero de 1994. En otra carta, suministrada por las autoridades flamencas en respuesta al cuestionario detallado de la Comisión de 14 de junio de 1994.

(1) DO nº C 31 de 2. 2. 1994, p. 4.

Con el fin de preparar una visita a los centros de producción de DAF en Westerlo y Eindhoven, la Comisión solicitó, mediante carta de 14 de noviembre de 1994, información adicional tanto a las autoridades flamencas como al Gobierno neerlandés. Mediante otra carta de 23 de enero de 1995, el Gobierno neerlandés respondió a esta solicitud. La visita a las dos empresas tuvo lugar el 30 de enero de 1995 y fue seguida de una reunión final entre la Comisión, las autoridades de ambos Estados miembros y la dirección de DAF en Eindhoven el 1 de febrero de 1995.

Mediante fax de 6 de febrero de 1995, la Comisión planteó unas últimas preguntas que le fueron contestadas oralmente o por escrito en la reunión bilateral celebrada el 14 de febrero de 1995 con las autoridades belgas y neerlandesas.

El 6 de marzo de 1995 se celebró una reunión entre la Comisión y las autoridades flamencas y neerlandesas que se centró en las circunstancias en que DAF NV fue puesta bajo administración judicial, y la absorción de esta empresa por parte de DAF Trucks NV. Durante las conversaciones, la Comisión formuló diferentes preguntas al respecto. Las respuestas de los asesores jurídicos del Estado neerlandés, fechadas el 23 de marzo de 1995, fueron recibidas por la Comisión mediante fax el mismo día. Las autoridades belgas no presentaron formalmente ninguna observación durante las reuniones consagradas al procedimiento de administración judicial en los Países Bajos.

III

Mediante carta de 16 de febrero de 1994, la Comisión pidió al Gobierno belga que respondiera a las observaciones formuladas por Klesch & Company Limited, recibidas el 30 de noviembre de 1993. Esta empresa afirmaba que el 24 de febrero de 1993 había presentado a los administradores judiciales una oferta supeditada a las modalidades del contrato sobre los activos adquiridos por DAF Trucks NV. Esta oferta fue rechazada porque, según esta empresa, los administradores deseaban vender dichos activos a un grupo público a un precio inferior al de mercado.

El Gobierno belga respondió mediante carta de 12 de octubre de 1994 y alegó, de forma implícita, que no había sido informado de la oferta.

El 28 de febrero de 1994, varios accionista de DAF Trucks NV —el Grupo VDL, Nationale Nederlanden, DAF Trucks NV y Evicar— presentaron sus observaciones a raíz del inicio del procedimiento. Por esas fechas la Comisión recibió también las remitidas por DAF Trucks NV y por los administradores judiciales neerlandeses a raíz de la publicación del inicio del procedimiento ; en ellas, dichos administradores se mostraron dispuestos a enviar más información si era necesario. Mediante carta de 1 de junio de 1994, la Comisión les pidió más información, que fue facilitada el 1 de agosto de 1994.

Los comentarios de las partes interesadas citadas, todos favorables a su posición, se hicieron llegar a las autoridades belgas mediante carta de 18 de mayo de 1995 para su información, pero no hubo reacción oficial al respecto.

La Comisión no recibió observación alguna de otros Estados miembros ni de otras partes interesadas tras la publicación del inicio del procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas.*

IV

A juicio de las autoridades flamencas, en lo que se refiere a la participación del Estado hay que hacer una distinción entre el préstamo subordinado y la participación en el capital.

Respecto al préstamo subordinado de 370 millones de francos belgas, el Gobierno de la Región flamenca alegó que fue concedido por NMKN y no por la Región flamenca, que no fue financiado con fondos públicos y que, por lo tanto, no encubre una ayuda de Estado. NMKN había concedido un crédito de inversión de 2 100 millones de francos belgas a una empresa belga, NV DAF Trucks, en 1984, que fue absorbida por DAF België NV ; consiguientemente, el crédito fue tranferido en 1990 a esta segunda empresa. Al declararse en quiebra el 26 de febrero de 1993, el crédito fue garantizado mediante una hipoteca sobre los bienes inmuebles y una hipoteca mobiliaria sobre el fondo de comercio, ambas de primer orden y con garantías del Estado y de la Región flamenca. Cuando DAF Trucks Vlaanderen obsorbió DAF België NV, el crédito volvió a ser transferido ; en esta operación, los 370 millones de francos belgas se transformaron en un crédito subordinado. Como esta parte transferida del préstamo está garantizada por la Región flamenca, NMKN no considera que este préstamo sea subordinado ni que implique un riesgo. Por lo tanto, si el préstamo subordinado contiene un elemento de ayuda de Estado, sólo puede ser respecto de la garantía pública que cubre esa cantidad. Ahora bien, las autoridades flamencas reconocieron que la concesión de préstamos subordinados no es una práctica habitual de las instituciones financieras belgas y que NMKN sólo había concedido otro préstamo subordinado, aparte del de DAF, durante este período.

Respecto a la participación de las autoridades flamencas en DAF Trucks NV, hay que señalar que NV Trucks Financiering, organismo fundado y financiado por la Gewestelijke Investeringmaatschappij voor Vlaanderen (en lo sucesivo, GIMV), ha participado en el capital social de NV Trucks Vlaanderen con 251,3 millones de francos belgas y en el capital riesgo de NV DAF Trucks con 743,2 millones. Por lo tanto, la Región flamenca cuenta con una participación indirecta del 25,13 % en la filial belga y una participación directa en la empresa matriz del 10,78 %. El Gobierno regional flamenco alegó que, excepto en lo que se refiere a la distinción entre acciones del tipo A y B, la participación de la Región flamenca tuvo lugar en las mismas condiciones que los otros accionistas. Además, ésta únicamente obtuvo acciones preferentes del tipo A en

NV DAF Trucks, y del tipo B en NV DAF Trucks Vlaanderen, que en dicha empresa son las preferentes. El 1 de enero del año 2 000, la distinción entre acciones A y B dejará de existir. Por otro lado, la Región flamenca, al igual que otros inversores, basó su decisión en un plan de explotación diferente del anterior plan de reestructuración cuya viabilidad había sido evaluada por unos consultores independientes, y que ofrecía buenas perspectivas de viabilidad y rentabilidad. Las autoridades flamencas otorgan gran importancia a los intereses regionales y a la posibilidad de mantener una buena parte del empleo de DAF. Por lo tanto, la Región flamenca no participaba en unas condiciones menos favorables que otros accionistas.

En cuanto a la « sucesión jurídica », el Gobierno regional flamenco hace hincapié en que el problema se plantea únicamente cuando todos los activos y pasivos son transferidos a la nueva empresa. En el caso que nos acupa, sólo fueron transferidos los activos por un valor de 75 millones de florines. De esta cantidad, 3 millones se abonaron en metálico y 72 millones mediante una transferencia de deudas a la nueva empresa, lo que constituye una forma normal de pago. NMKN, como acreedor priviligiado, se mostró de acuerdo con esta forma de pago si se mantenían la hipoteca, la hipoteca mobiliaria y la garantía del Estado y de la Región, como ha sido el caso. Teniendo en cuenta todo esto, y el hecho de que la nueva empresa ya no fabrica una gama completa de camiones, el Gobierno regional flamenco llegó a la conclusión de que no se plantea el problema de la sucesión jurídica.

Con respecto a la prima de riesgo, ligada a la transferencia de préstamos en parte subordinados y en parte preferentes a la nueva empresa, provistos de una garantía pública, las autoridades flamencas alegaron que las garantías del Estado y la Región se mantenían pero el valor total de la garantía bajaba a 1 014,6 millones de francos belgas, manteniendo, sin embargo, un tipo de interés al tipo de mercado. La parte subordinada de los préstamos quedaba cubierta por la garantía de la Región flamenca y el resto de los créditos transferidos, al igual que el crédito inicial, por una hipoteca y una hipoteca mobiliaria de primer orden a favor de NMKN, y en parte también por una garantía del Estado y la Región. Para el mantenimiento de esta última garantía se había exigido y cobrado una prima adicional, aunque esta se basaba sólo en el aumento del importe de la garantía pendiente, es decir, en 390 millones de francos belgas. Teniendo en cuenta el sistema de ayuda aprobado, así como la duración del préstamo, se cobró a la empresa un 1,5 % de prima (5,975 millones de francos belgas), y a la entidad financiera prestamista, un 0,5 %.

En relación con el precio de venta de los activos belgas y el papel desempeñado por las autoridades públicas en la venta, el Gobierno regional flamenco expuso lo siguiente :

— según dispone la Ley belga de Quiebras, el 26 de febrero de 1993, la filial belga fue declarada en quiebra, ya que no existe suspensión de pagos (« surséance van betaling »). Se designaron unos administradores (« curatoren ») que debían vender los activos de la empresa por el precio más alto posible y dividir el producto de la venta entre los acreedores. Dichos administradores llevaron a cabo su tarea bajo la supervisión de un juez (« rechter-commisaris »). Por lo tanto, la ley garantiza una independencia total frente a las autoridades públicas ;

— la rapidez de la venta corresponde a una práctica normal, ya que los administradores trataban de vender una empresa en funcionamiento, por la que normalmente se pagaría un precio mayor que por una venta de activos de forma dispersa ;

— los acreedores privilegiados se mostraron de acuerdo con el precio de venta propuesto de 75 millones de florines, y ningún otro acreedor protestó contra la venta ;

— en enero y febrero de 1993 se dio gran publicidad a los problemas de DAF, también a nivel internacional. Aunque otros posibles interesados tuvieron la oportunidad de hacerlo, ninguno presentó ofertas de compra. Ni los administradores belgas, ni el juez supervisor fueron informados de que hubieran hecho mejores ofertas realizadas a los administradores neerlandeses por los activos de DAF en Bélgica ;

— la venta de los activos de Daf België NV fue decidida el 2 de marzo de 1993 tras la celebración de reuniones con el presidente del Tribunal de Comercio y el juez supervisor y sobre la base de informes de evaluación de expertos independientes, presentados por los compradores potenciales. Debido a la presión ejercida por estos últimos, los administradores no tuvieron más opción que obtener el acuerdo del Tribunal para la venta por un precio de 75 millones de florines ;

— el futuro de DAF België NV quedó ligado al de la empresa matriz neerlandesa. La compra de los activos de DAF België NV como empresa en funcionamiento sólo fue posible en el marco de una compra global de al menos parte de los activos de la empresa belgoneerlandesa ;

— el precio de venta total de los activos fue superior a su valor de liquidación e inferior a su valor de empresa en funcionamiento. Al aceptar el precio propuesto se evitaba al menos la liquidación. La función de los administradores es vender el patrimonio de la empresa en quiebra a un precio lo más alto posible, y eso es lo que han intentado hacer.

Respecto al precio de venta de los activos adquiridos por DAF Trucks NV, el Gobierno regional flamenco alegó lo siguiente :

— el preció global de venta de los activos neerlandeses y flamencos de DAF NV, fijado en 482 millones de florines con arreglo a informes de expertos independientes era superior al valor de liquidación de 293,5 millones pero inferior al valor total de 640 millones que tendría como empresa en plena actividad. Sin embargo, existen unos factores que inciden a la baja sobre el precio de compra : los nuevos propietarios proyectan disminuir la producción ; la empresa sólo puede considerarse parcialmente en funcionamiento debido al deterioro de la misma durante el período de administración judicial ; existencia de obligaciones comerciales a las que había que hacer frente, así como de determinadas deudas ; necesidad de senear el centro de producción de Eindhoven y de contratar de nuevo 3 500 empleados. Todo ello hace que, de acuerdo con el Gobierno regional flamenco, el precio de venta correspondía realmente a su valor de mercado y no contenía ningún elemento de ayuda de Estado ;

— todos los accionistas tomaron la decisión de invertir a partir de un plan de explotación cuya viabilidad fue evaluada por consultores independientes. El plan de explotación no es como sostiene la Comisión igual al plan de reestructuración que ya existía cuando la empresa fue puesta bajo administración judicial (producción de una gama completa de vehículos industriales en vez de camiones de dimensión media y grande). El plan ofrece a la nueva empresa buenas perspectivas de viabilidad y rentabilidad, razones por la cuales la inversión privada tenía interés en participar ;

— las autoridades flamencas conceden una gran importancia a los intereses regionales y a la posibilidad de mantener una gran parte de los empleos. DAF Trucks NV emplearía 3 500 trabajadores y permitiría continuar la producción de cabinas y ejes en Westerlo. Mantienen que, como en Westerlo existen ya las inversiones necesarias, y como la cifra de 3 500 trabajadores se refiere a las empresas, hecho que ofrece un gran margen de flexibilidad, el proyecto no es contrario al principio del inversor en una economía de mercado, ni impide una asignación óptima de recursos. La Región flamenca ha actuado como un inversor ordinario que invierte su capital con el fin de obtener una remuneración normal a largo plazo (véanse las sentencias de Tribunal de Justicia en los asuntos C-305/89 y C-303/88).

V

Al iniciar el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE, la Comisión enumeró la serie de intervenciones de la Región flamenca en favor de DAF que se presenta a continuación, señalando que debían ser examinadas a la luz del artículo 92 del Tratado CE, y ello por la siguientes razones :

— la venta de los activos de la antigua DAF a la nueva empresa y el papel de las autoridades públicas puede implicar la concesión de una vantaja financiera a la nueva empresa, en forma de un precio de compra inferior de los activos, incluidas unas importantes existencias de camiones no vendidos y una tecnología punta, con respecto al que le hubiera correspondido en una licitación abierta. Esto ha permitido que la nueva entidad jurídica, que es básicamente la misma sociedad de antes, siga compitiendo sin la carga que arrastraba en el pasado ;

— las condiciones de la participación pública en el capital riesgo de la nueva empresa (983,7 millones de francos belgas de fondos propios y un préstamo subordinado de 370 millones) deben examinarse teniendo en cuenta el principio del inversor privado en una economía de mercado y compararse con las condiciones en las que los inversores privados participaron en la nueva empresa. En la medida en que estas condiciones contengan elementos de ayuda de Estado a la nueva empresa, habría que examinar en plan de explotación teniendo en cuenta las disposiciones sobre ayudas de reestructuración de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado en el sector de los vehículos de motor ;

— la no exigencia de una prima por la garantía pública, ya sea del Estado belga o de la Región flamenca, del préstamo de 644,5 millones de francos belgas que ha sido transferido por NMKN de la antigua a la nueva empresa.

Consiguientemente, ya en el inicio del procedimiento la Comisión llegó a la conclusión de que las ayudas concedidas a la filial belga de la antigua empresa DAF habían sido totalmente recuperadas con la venta de los activos, por lo tanto no ha habido ayuda de Estado concedida por las autoridades belgas a la antigua empresa DAF.

Tras un detallado examen de la información recibida a lo largo de este procedimiento y del relativo a las ayudas concedidas por las autoridades neerlandesas, la Comisión ha llegado a la conclusión, respecto a la venta de los activos de DAF Belgïe NV y al papel de las autoridades públicas en las mismas, que los administradores judiciales han actuado de forma independiente en el ejercicio de sus funciones. Teniendo en cuenta la dependencia económica de dichos activos de los de la emprea matriz, para los que ya se había acordado previamente un precio global —siempre que los liquidadores belgas aceptaran la oferta respecto de los activos belgas de DAF NV—, el precio de venta ha sido un precio razonable, superior al valor de liquidación. Aunque pueda discutirse si, desde el punto de vista económico, DAF Trucks Vlaanderen NV ha obtenido una ventaja financiera al pagar un precio por los activos más bajo de lo que hubiera sido posible en una licitación abierta, los administradores no tienen la obligación de organizar tal licitación. Teniendo en cuenta también la información de que disponían y la celeridad

con que tenían que actuar presionados por los compradores potenciales, cabe concluir que los administradores han respetado las disposiciones legales y han vendido los activos al precio más elevado posible. Finalmente, se ha confirmado que las empresas (DAF Belgïe NV y DAF Trucks Vlaanderen NV) son entidades jurídicamente diferentes y enteramente independientes una de la otra.

En lo que se refiere a la venta de los activos de la empresa matriz DAF NV y al papel de las autoridades públicas en la misma, nos remitimos a una decisión similar adoptada por la Comisión, en el asunto C-38/93.

En cuanto a la participación del Estado en el capital riesgo de DAF Trucks NV y DAF Trucks Vlaanderen NV, la presunción que se hacía al iniciarse el procedimiento en el sentido de que pudiera constituir una ayuda de estado no puede mantenerse, a juicio de la Comisión. Tras analizar el acuerdo de accionistas y demás documentación pertinente, cabe concluir que el Estado aportó capital riesgo en las mismas condiciones que los accionistas privados, cuya participación tiene una importancia económica indudable. Un examen detallado del plan de explotación ha demostrado que cabe esperar una rentabilidad razonable de dicho capital. Si se analizan los comentarios sobre las condiciones impuestas por las autoridades flamencas a su participación, debe concluirse que ésta se ajusta al principio del inversor en una economía de mercado (1). Por lo tanto, no contiene ningún elemento de ayuda de Estado.

Respecto de las primas de riesgo por las garantías públicas sobre préstamos de riesgo en condiciones de mercado a DAF Trucks Vlaanderen NV percibidas o no por el Estado belga o por la Región flamenca, la Comisión opina que la transferencia y reprogramación de préstamos y garantías por parte de NMKN y de las autoridades públicas se ajustan al Derecho y a la práctica belga. Aunque la Comisión piensa, como las autoridades flamencas, que esta transferencia de deuda no significa que la nueva empresa sea la sucesora jurídica de la antigua, no puede llegarse a la conclusión de que la antigua empresa ha pagado ya en parte, en beneficio de la nueva, las primas de riesgo correspondientes a las garantías públicas que protegen en la actualidad a la nueva empresa.

DAF Trucks Vlaanderen es beneficiaria de una garantía del Estado de 223,35 millones de francos belgas y de otra de la Región flamenca de 791,25 millones. Solamente ha abonado a esta última una prima de riesgo del 1,5 % sobre 395 millones de francos belgas que corresponde al incremento de la garantía de esta Región. Hay que señalar también que la disminución de la garantía del Estado belga compensa con creces dicho incremento. Al no pagar esa prima del 1,5 % respecto a las garantías públicas restantes del Estado belga o de la Región flamenca, que alcanzan un valor de 619,6 millones de francos belgas, la nueva empresa DAF obtiene una ventaja financiera injustificada que, en el momento de la transferencia de la deuda y de las garantías, la Comisión evaluó en 9,294 millones de francos belgas.

Teniendo en cuenta que DAF Trucks Vlaanderen NV produce ejes y cabinas para los camiones que vende DAF Trucks NV en un mercado europeo muy competitivo, del que DAF cuenta con una cuota del 6,8 % (en la categoría por encima de las 6 toneladas de peso máximo autorizado), cabe concluir que esta ayuda entra en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE y del apartado 1 del artículo 61 del acuerdo sobre el EEE.

VI

Al no notificar la ayuda anteriormente mencionada, concedida a DAF Trucks Vlaanderen NV, el Gobierno de Bélgica ha infringido el apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE. Como dicho Gobierno no notificó las ayudas previamente, la Comisión no tuvo la oportunidad de presentar sus observaciones sobre ellas antes de su concesión. Las ayudas se concedieron infringiendo el apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE, por lo que deben ser consideradas ilegales.

VII

La Comisión estima que las ayudas ilegales por valor de 9,294 millones de francos belgas concedidas a DAF Trucks Vlaanderen NV al dispensar a esta empresa del cobro de la prima de riesgo sobre garantías públicas por valor de 619,6 millones recibidas de la empresa en quiebra DAF Belgïe NV, son incompatibles con el Tratado CE.

El apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE establece en pricipio de que, salvo las excepciones previstas en el Tratado y en la medida en que afecten a los intercambios entre Estados miembros, las ayudas que falseen o puedan falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones, serán incompatibles con el mercado común. Ahora bien, los apartados 2 y 3 del artículo 92 del Tratado CE establecen las condiciones en que dichas ayudas son o pueden ser autorizadas.

El apartado 2 del artículo 92 precisa lgunos tipos de ayuda que son compatibles con el mercado común. debido al carácter, localización y finalidad de las ayudas que nos acupan dicha disposición no es aplicable.

El apartado 3 del artículo 92 precisa las ayudas que pueden ser compatibles con el mercado común. La compatibilidad debe determinarse en un contexto comunitario y no en el de un único Estado miembro. Para garantizar un funcionamiento correcto del mercado

(1) Véase la Comunicación de la Comisión sobre las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas (DO nº C 273 de 18. 10. 1991).

común, y a la vista del principio establecido en la letra g) del artículo 3 del Tratado, las excepciones a la norma general del apartado 1 del artículo 92 del Tratado, que se exponen en el apartado 3 del mismo artículo, deben interpretarse de manera restrictiva al analizar cualquier régimen o ayuda individual.

En lo que se refiere a los vehículos de motor, concretamente, la Comisión ha adoptado unas Directrices comunitarias que establecen los criterios de evaluación de la compatibilidad de las ayudas al sector con el mercado común, lo que limita el margen de maniobra que, en principio, otorga la letra c) del apartado 3 del artículo 92.

Como las ayudas fueron concedidas a la filial de un fabricante de vehículos de motor que produce ejes y cabinas para camiones, y puesto que no se basaban es un programa autorizado ni estaban relacionadas con un proyecto específico, debían haber sido notificadas con arreglo a las Directrices sobre ayudas de Estado en el sector de los vehículos de motor. Por todo ello, la Comisión ha de analizar si las ayudas son compatibles con los criterios de evaluación de dichas Directrices.

La Comisión estima que, evidentemente, las ayudas no podían acogerse a ninguno de los siete criterios positivos citados en las Directrices, es decir, salvamento y reestructuración, ayudas regionales, ayudas de inversión para innovación o racionalización, ayudas de investigación y desarrollo, ayudas para la protección medioambiental o de ahorro de energía, ayudas de formación profesional. Además, tampoco han alegado las autoridades belgas que la inversión financiera persiguiera alguno de esos objetivos. Por otro lado, aunque la zona donde se encuentra el centro de producción puede optar a ayudas regionales con arreglo a la letra c) del apartado 3 del artículo 92, hay que observar que las ayudas que nos acupan no corresponden a una concesión normal de ayudas regionales ni puede decirse que obedezcan a un objetivo regional. Por lo tanto, sólo pueden ser consideradas ayudas de funcionamiento. Las Directrices establecen que, teniendo en cuenta la incidencia negativa de estas ayudas y su falta de relación con alguno de los citados objetivos, no se autorizarán nuevas ayudas de funcionamiento en el sector.

Consiguientemente, la Comisión ha llegado a la conclusión de que los 9,29 millones de francos belgas de ayudas de funcionamiento concedidos por las autoridades belgas a DAF Trucks Vlaanderen NV no se ajustan a las condiciones necesarias para acogerse a la excepción de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE, como exigen las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado en el sector de los vehículos de motor.

En vista de todo lo expuesto, la ayuda concedida a DAF Trucks Vlaanderen NV es, no sólo ilegal, puesto que el Gobierno belga no cumplió las obligaciones que le impone el apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE, sino que además es incompatible con el mercado común, porque no cumple las condiciones necesarias para acogerse a las excepciones del artículo 92 del Tratado CE. Por lo tanto, también es incompatible con la aplicación del Acuerdo sobre el EEE,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda concedida por la Región flamenca de Bélgica a DAF Trucks Vlaanderen NV por un importe de 9 294 000 francos belgas en la fecha de su concesión, es ilegal e incompatible con el mercado común con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE, por lo que también es compatible con la aplicación del Acuerdo sobre el EEE.

Artículo 2

El Gobierno belga recuperará de DAF Trucks Vlaanderen NV un total de 9 294 000 francos belgas más los intereses sobre dicha cantidad a partir de la fecha de la concesión de la ayuda con arreglo al valor porcentual en dicha fecha del tipo de referencia utilizado en Bélgica para calcular el equivalente neto de subvención de las ayudas regionales.

Artículo 3

El Gobierno belga informará a la Comisión en el plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión acerca de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de Bélgica.

Hecho en Bruselas, el 4 de octubre de 1995.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión