II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 4 de Outubro de 1995

relativa ao auxílio concedido pela região belga da Flandres à DAF, empresa produtora de camiões

(Apenas fazem fé os textos nas línguas francesa e neerlandesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(96/75/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 93º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o nº 1, alínea a), do seu artigo 62º,

Tendo dado às partes interessadas a oportunidade de apresentar as suas observações em conformidade com os referidos artigos (1),

Considerando o seguinte:

I

Por carta de 2 de Dezembro de 1993, a Comissão informou o Estado belga da sua decisão de dar início ao processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado CE, no que se refere à intervenção pública da região belga da Flandres na nova empresa DAF, bem como no que se refere a quaisquer eventuais elementos de auxílio incluídos na dissolução da antiga empresa DAF, tendo solicitado ao Governo belga que apresentasse as suas observações no prazo de um mês a contar da data dessa carta.

Ao dar início ao processo, a Comissão manifestou sérias dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio pelos seguintes motivos:

— as intervenções públicas dizem respeito a uma empresa em dificuldades, que opera num sector com excesso de capacidade,

— a participação pública na nova empresa DAF (incluindo uma participação no capital social e um empréstimo de capital de risco) poderá, provavelmente, não estar em conformidade com a prática normal de uma empresa numa economia de mercado,

— não foi cobrado qualquer prémio no que se refere à transferência da antiga para a nova empresa dos empréstimos comerciais que em parte contêm uma garantia estatal,

— a venda dos activos da antiga empresa DAF à nova empresa e o papel das autoridades públicas podem implicar um benefício financeiro concedido à nova empresa sob a forma de um preço inferior de aquisição destes activos.

Visto que é aplicável o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis, a Comissão acrescentou ainda que o auxílio pode ser sujeito às rigorosas condições nele previstas. Tais condições só podem ser impostas na sequência de uma decisão final no âmbito do presente processo.

II

Na sequência do início do processo, a Representação Permanente belga apresentou as observações do Governo da região da Flandres, por carta de 23 de Fevereiro de 1994. Por carta da Representação Permanente belga de 12 de Outubro de 1994, a Comissão recebeu informações complementares das autoridades da região da Flandres relativas ao questionário pormenorizado apresentado pela Comissão em 14 de Junho de 1994.

(1) JO nº C 31 de 2. 2. 1994, p. 4.

Por forma a preparar uma visita às instalações da DAF em Westerlo e Eindhoven, a Comissão solicitou informações adicionais na sua carta de 14 de Novembro de 1994 dirigida aos Governos flamengo e neerlandês. Por carta de 23 de Janeiro de 1995, o Governo neerlandês respondeu a estas questões. As visitas às duas empresas realizaram-se em 30 de Janeiro de 1995, seguindo-se uma reunião final entre a Comissão, as autoridades de ambos os Estados-membros e a direcção da DAF, em Eindhoven, em 1 de Fevereiro de 1995.

Por fax de 6 de Fevereiro de 1995, a Comissão levantou algumas questões finais que foram tratadas ou respondidas oralmente durante a reunião bilateral entre a Comissão e as autoridades flamengas e neerlandesas, realizada em 14 de Fevereiro de 1995.

Em 6 de Março de 1995, realizou-se uma reunião entre a Comissão e as autoridades flamengas e neerlandesas, que se centrou nas circunstâncias da liquidação judicial da DAF NV e sua aquisição pela DAF Trucks NV. A Comissão formulou durante a discussão algumas questões relacionadas com o processo de falência. As respostas elaboradas pelos consultores jurídicos do Estado neerlandês, com data de 23 de Março de 1995, foram enviadas por fax à Comissão no mesmo dia. Nestas reuniões, que se centraram principalmente sobre a liquidação judicial nos Países Baixos, as autoridades belgas não apresentaram formalmente as suas observações.

III

Por carta de 16 de Fevereiro de 1994, a Comissão solicitou ao Governo belga que se pronunciasse sobre as observações formuladas pela Klesch & Company Limited, recebidas pela Comissão em 30 de Novembro de 1993. Esta empresa alegava que, em 24 de Fevereiro de 1993, havia apresentado aos administradores judiciais uma proposta, sujeita à celebração de um contrato, relativamente aos activos adquiridos pela DAF Trucks NV. A sua oferta foi recusada porque, na sua opinião, os administradores judiciais desejavam vender os activos a um grupo dirigido pelo Estado a preços inferiores aos do mercado.

O Governo belga respondeu implicitamente por carta de 12 de Outubro de 1994 argumentando essencialmente que não tinha nunca sido informado da tal proposta.

Em 28 de Fevereiro de 1994, diversos accionistas da DAF Trucks NV — o VDL Groep, a Nationale Nederlanden, a DAF Trucks NV e a Evicar — apresentaram as suas observações na sequência do início do processo. Na mesma data, a Comissão recebeu, igualmente na sequência da publicação da comunicação de início do processo, observações provenientes da DAF Trucks NV e dos administradores judiciais neerlandeses, declarando-se dispostos a enviar informações suplementares se necessário. Por carta de 1 de Junho de 1994, a Comissão apresentou um pedido de informações aos administradores judiciais, que responderam em 1 de Agosto de 1994.

Os comentários das partes, que apoiaram sem excepção o parecer das autoridades, foram transmitidos para análise às autoridades belgas por carta de 18 de Maio de 1995. As autoridades belgas não reagiram formalmente a estas observações.

A Comissão não recebeu quaisquer observações provenientes de outros Estados-membros e de outras partes na sequência da publicação da comunicação de início do processo, nos termos do nº 2 do artigo 93º do Tratado CE, no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias.*

IV

Na opinião das autoridades flamengas, deverá ser feita uma distinção no que se refere à participação estatal entre o empréstimo subordinado e o capital social.

No que se refere ao empréstimo subordinado de 370 milhões de francos belgas, o Governo flamengo alegou que o empréstimo havia sido concedido pelo NMKN e não pela região da Flandres, e visto não estar a ser pago por recursos estatais não pode incluir elementos de auxílio estatal. O NMKN concedeu, em 1984, um crédito ao investimento de 2,1 mil milhões de francos belgas a uma empresa belga, NV DAF Trucks, que foi absorvida pela DAF België NV e, consequentemente, o crédito foi transferido para esta última empresa em 1990. Quando esta empresa foi declarada em situação de falência em 26 de Fevereiro de 1993, este crédito foi garantido através de uma hipoteca sobre os edifícios e de um penhor sobre os bens da empresa, ambos de primeiro grau, e por garantias do Estado e da região da Flandres. Quando a DAF Trucks Vlaanderen adquiriu a DAF België NV, este crédito foi novamente transferido, e através desta transferência os 370 milhões de francos belgas passaram a constituir um empréstimo subordinado. Uma vez que esta parte do crédito transferido está garantido pela região da Flandres, a NMKN não considera este empréstimo como um empréstimo subordinado ou de capital de risco. Assim, se o empréstimo subordinado contiver um elemento de auxílio estatal, este apenas poderá dizer respeito à garantia pública que cobre aquele montante. Contudo, o Governo da região da Flandres admitiu que a concessão de empréstimos subordinados não constitui uma prática normal das instituições financeiras belgas e que durante o mesmo período o NMKN apenas concedeu um outro empréstimo subordinado, para além do caso da DAF.

No que se refere à participação propriamente dita das autoridades flamengas na DAF Trucks NV, a NV Truck Financiering, que foi criada e financiada pela Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (a seguir designada GIMV), participou no capital social da NV Trucks Vlaanderen num montante de 251,3 milhões de francos belgas e no capital de risco da NV DAF Trucks num montante de 743,2 milhões de francos belgas. Assim, a região da Flandres tem uma participação indirecta de 25,13 % na filial belga e uma participação directa na empresa-mãe de 10,78 %. O Governo flamengo alegou que, excepto no que se refere à distinção entre as acções A

e B, a região da Flandres e os restantes accionistas participavam em condições iguais. Além disso, a região da Flandres só solicitou, em relação à NV DAF Trucks, acções A preferenciais e, em relação à NV DAF Trucks Vlaanderen, acções B que são igualmente as acções preferenciais nessa empresa. Em 1 de Janeiro de 2000 deixará de existir a distinção entre as acções A e B. Além disso, a região da Flandres, tal como os restantes investidores, baseou a sua decisão num plano de actividades, diferente do anterior plano de reestruturação, cuja exequibilidade foi avaliada por consultores externos e que revelava boas perspectivas de viabilidade e de rentabilidade. O Governo da região da Flandres consagrou igualmente grande importância aos interesses regionais e à possibilidade de manter uma parte considerável do emprego da DAF. Desta forma, a região da Flandres não participou em condições menos favoráveis do que os restantes accionistas.

No que diz respeito à « sucessão legal », o Governo flamengo afirma que a questão apenas se coloca quando a totalidade do activo e do passivo é transferida para a nova empresa ; no caso em apreço, apenas foram transferidos os activos num montante de 75 milhões de florins. Deste montante, 3 milhões foram pagos em numerário e 72 milhões através de uma transferência de dívidas para a nova empresa, o que constitui uma forma normal de pagamento. A NMKN, na sua qualidade de credor com garantias concordou com esta forma de pagamento, desde que se mantivessem a hipoteca, o penhor e a garantia estatal regional, o que veio a acontecer. Tomando em consideração os argumentos acima referidos e o facto da nova empresa deixar de ser uma empresa produtora de camiões de linha completa, o Governo da região flamenga concluiu que não se coloca a questão da sucessão legal.

No que se refere ao prémio de risco, relacionado com a transferência, para a nova empresa, dos créditos, em parte privilegiados e em parte subordinados que incluíam uma garantia pública, o Governo da região flamenga alegou que a garantia estatal e regional se mantinha mas que o seu valor total descia para 1 014,6 milhões de francos belgas mantendo-se, contudo, o nível da taxa de juro em conformidade com a taxa de mercado. A parte subordinada era coberta pela garantia da região flamenga enquanto o restante do crédito transferido é coberto, tal como o crédito original, por uma hipoteca e um penhor de primeiro grau a favor do NMKN, e parcialmente, por uma garantia estatal e regional. Por forma a manter a garantia da região da Flandres, foi cobrado e pago um prémio adicional, mas que se baseou apenas no aumento do montante da garantia pendente, ou seja, 390 milhões de francos belgas. Em conformidade com o regime de auxílio aprovado e tendo em conta a duração do empréstimo, foram cobrados à empresa 1,5 % de prémio, ou seja, 5,975 milhões de francos belgas e 0,5 % à instituição financeira mutuante.

No que se refere ao preço de aquisição dos activos belgas e ao papel das autoridades públicas na venda desses activos, o Governo da região da Flandres alegou :

— Nos termos da legislação belga em matéria de falências, a filial belga foi declarada em situação de falência em 26 de Fevereiro de 1993, uma vez que não existe a figura de liquidação judicial *(surséance van betaling)*. Foram nomeados três administradores *(curatoren)*, que deverão proceder à venda dos activos da empresa ao melhor preço possível, dividindo as receitas da venda entre os credores. Exercem a sua missão sob controlo de um juiz *(rechter-commissaris)*. Desta forma, a lei salvaguarda uma independência total relativamente a qualquer autoridade pública.

— A rapidez da venda constitui uma prática normal, uma vez que os administradores se encontravam face a uma venda de uma empresa em actividade, que normalmente permite obter um preço mais elevado do que uma venda parcelar dos activos.

— Os credores com garantias concordaram com o preço de venda proposto de 75 milhões de florins e nenhum outro credor protestou relativamente à venda prevista.

— Em Janeiro e Fevereiro de 1993, foi dada grande publicidade aos problemas da DAF também a nível internacional. Embora outras partes interessadas tenham tido oportunidade, não foi apresentada qualquer proposta por parte de nenhum adquirente potencial. Os administradores belgas e o juiz competente nunca foram informados de qualquer proposta mais elevada apresentada aos administradores judiciais neerlandeses relativamente aos activos da DAF localizados na Bélgica.

— A venda dos activos da DAF België NV foi decidida em 2 de Março de 1993 após a realização de reuniões com o presidente do Tribunal Comercial responsável e com o juiz competente, com base em relatórios de avaliação independentes apresentados pelos candidatos à aquisição. Face à pressão exercida por estes últimos, os administradores não tiveram outra opção do que tentar obter o acordo do tribunal para a venda a um preço de 75 milhões de florins.

— O futuro da DAF België NV estava ligado ao futuro da empresa-mãe neerlandesa. A aquisição dos activos da DAF België NV, enquanto empresa em actividade, só era possível no âmbito de uma venda global de, pelo menos, uma parte dos activos das empresas neerlandesa e belga.

— O preço total de venda dos activos foi superior ao valor de liquidação e inferior ao seu valor enquanto empresa em actividade. A aceitação do preço de venda proposto, permitiu, pelo menos, evitar a liquidação. Os administradores judiciais venderam a massa falida a um preço tão elevado quanto possível, o que constitui a sua função.

No que se refere ao preço de venda dos activos adquiridos pela DAF Trucks NV, o Governo da região da Flandres argumentou :

— O preço de venda global para os activos neerlandês e flamengo da DAF NV, de 482 milhões de florins, com base em relatórios de avaliação independentes, era superior ao valor de liquidação de 293,5 milhões de florins e inferior ao seu valor total, de 640 milhões de florins, enquanto empresa em actividade. Contudo, o preço de venda é influenciado negativamente pela redução da produção planeada pelos novos adquirentes, pelo facto de apenas estar em causa uma parte da empresa em actividade, pela desagregação da empresa durante o processo de liquidação judicial, pelas obrigações comerciais que tiveram de ser assumidas, bem como pela apresentação de certas reclamações de créditos, pela obrigação de proceder a uma operação de purificação do solo em Eindhoven e pelo novo recrutamento de 3 500 trabalhadores. Assim, segundo o Governo flamengo, o preço reflecte um valor de mercado justo, não contendo qualquer elemento de auxílio estatal.

— Os accionistas adoptaram a sua decisão de investimento com base num plano de actividades cuja viabilidade foi avaliada por consultores externos. Este plano de actividades não é, contrariamente ao afirmado pela Comissão, o mesmo que o plano de reestruturação já existente quando se iniciou a liquidação judicial da empresa (produtor de linha completa, e não produtor de camiões de dimensões médias). O plano de actividades dá à nova empresa boas perspectivas de viabilidade e rendibilidade e por esta razão os investidores privados foram igualmente atraídos a participar.

— Foi dada grande importância aos interesses regionais e à possibilidade de manter uma grande parte do emprego. A DAF Trucks NV passaria a empregar 3 500 trabalhadores, e prosseguiria a produção de cabinas e eixos em Westerlo. O Governo da região da Flandres alegou que uma vez que existiam os investimentos necessários em Westerlo e uma vez que o número de 3 500 trabalhadores se referia às duas novas empresas, o que permitia uma certa flexibilidade, estas condições não são contraditórias com o princípio do investidor privado, não limitando uma afectação optimizada dos recursos. A região da Flandres agiu como um investidor normal que investe o seu capital com o objectivo de obter uma remuneração normal a longo prazo (confrontar posição do Tribunal de Justiça nos processos C-305/89 e C-303/88).

V

Ao dar início ao processo nos termos do nº 2 do artigo 93º do Tratado CE, a Comissão citou as seguintes intervenções públicas da região da Flandres a favor da DAF que necessitavam de uma análise mais aprofundada na perspectiva do artigo 92º do Tratado CE, pelas razões que se seguem :

— A venda dos activos da antiga DAF à nova empresa e o papel das autoridades públicas podem implicar um benefício financeiro concedido à nova empresa, na forma de um preço inferior de aquisição destes activos, que incluíam novas tecnologias e um grande número de camiões não vendidos, a um preço inferior ao que seria possível obter num processo sujeito a concorrência. Este facto permitiu que a nova entidade jurídica, que no essencial é a mesma empresa que existia antes, continue a concorrer sem os encargos do passado.

— As condições da participação pública no capital de risco da nova empresa (983,7 milhões de francos belgas em capital social e 370 milhões em empréstimos de capital de risco) devem ser examinadas tendo em conta o princípio do investidor privado e ser comparadas com as condições em que os investidores privados participaram na nova empresa. Caso estas medidas contenham elementos de auxílio estatal concedidos à nova empresa, o plano de actividades deve ser analisado à luz das disposições relativas aos auxílios à reestruturação do enquadramento dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis.

— A falta de cobrança de um prémio pela garantia estatal, por parte do Estado belga ou da região da Flandres, relativamente à dívida comercial de 644,5 milhões de francos belgas que foi transferida pelo NMKN da antiga para a nova empresa.

Consequentemente, já na comunicação de início do processo, a Comissão concluiu que a totalidade dos auxílios concedidos à filial belga da antiga empresa DAF foi recuperada através do preço de venda destes activos e, assim, este processo não contém qualquer elemento de auxílio estatal concedido pelas autoridades belgas à antiga empresa DAF.

Na sequência de uma análise pormenorizada das informações recebidas durante o processo, bem como durante o processo relativo ao auxílio concedido pelas autoridades neerlandesas à DAF, a posição da Comissão relativamente à venda dos activos da DAF België NV e ao papel das autoridades públicas neste processo, é de que os administradores actuaram de uma forma independente, tal como está previsto pela legislação. Considerando a dependência económica destes activos relativamente aos activos da empresa-mãe, para os quais tinha já sido acordado um preço global, sob reserva de aceitação pelos administradores belgas da proposta relativa aos activos belgas da DAF NV, os activos foram vendidos a um preço razoável, superior ao seu valor de liquidação. Embora se possa argumentar, de um ponto de vista económico, que a DAF Trucks Vlaanderen NV obteve um benefício financeiro sob a forma de um preço de aquisição destes activos infe-

rior ao que seria possível obter num processo sujeito a concorrência, os administradores não são obrigados a organizar tal processo. Considerando igualmente a informação de que dispunham e a pressão em termos de tempo imposta pelos adquirentes potenciais, afigura-se correcto concluir que os administradores respeitaram as disposições legais, tendo vendido os activos a um preço tão elevado quanto possível. Por último, foi confirmado que as duas empresas (DAF België NV e DAF Trucks Vlaanderen NV) são duas entidades juridicamente distintas, totalmente independentes uma da outra.

No que se refere à venda dos activos da empresa-mãe DAF NV e ao papel das autoridades públicas nesse processo, remete-se para a decisão paralela adoptada pela Comissão no processo C-38/93.

Quanto à participação estatal no capital de risco da DAF Trucks NV e da DAF Trucks Vlaanderen NV, a Comissão considera que a hipótese adiantada na comunicação de início do processo de que esta participação constituía um auxílio não pode ser mantida. Após verificação do acordo de accionistas e de outros documentos relevantes, deverá concluir-se que o Estado forneceu capital de risco nas mesmas condições que os accionistas privados, cuja participação é verdadeiramente significativa em termos económicos. Uma análise pormenorizada do plano de actividades demonstrou que se pode prever um rendimento razoável do capital dos accionistas. Ao analisar igualmente as observações relativas às condições incluídas pelas autoridades da Flandres na sua participação, deverá concluir-se que tal participação corresponde ao princípio do investidor no mercado (1). Não inclui, consequentemente, qualquer elemento de auxílio estatal.

No que se refere aos prémios de risco sobre as garantias estatais relativas aos empréstimos comerciais e de capital de risco à DAF Trucks Vlaanderen NV, cobradas ou não cobradas pelo Estado belga ou pela região da Flandres, a Comissão é de opinião de que esta transferência e o reescalonamento de empréstimos e garantias pela NMKN e pelas autoridades públicas está em conformidade com o direito e a prática belgas. Embora a Comissão partilhe a opinião das autoridades da região da Flandres de que esta transferência de dívidas não significa que a nova empresa seja a sucessora legal da antiga empresa, não se pode concluir que a antiga empresa tenha em parte já pago, em benefício da nova empresa, os prémios de risco sobre as garantias estatais que agora protegem a nova empresa.

A DAF Trucks Vlaanderen NV beneficia de uma garantia estatal de 223,35 milhões de francos belgas e de uma garantia da região da Flandres de 791,25 milhões de francos belgas. Pagou apenas um prémio de risco de 1,5 % sobre 395 milhões de francos belgas à região da Flandres, o que corresponde a um aumento da garantia por parte da região da Flandres. Deverá também notar-se que a diminuição da garantia do Estado belga compensa amplamente o referido aumento. Uma vez que não pagou o prémio de risco de 1,5 % sobre as garantias públicas restantes fornecidas pelo Estado belga e pela região da Flandres, no total de 619,6 milhões de francos belgas, a nova empresa DAF obteve um benefício financeiro artificial que a Comissão avalia em 9,294 milhões de francos belgas no momento da transferência da dívida e das garantias.

Uma vez que a DAF Trucks Vlaanderen NV produz eixos e cabinas para os camiões vendidos pela DAF Trucks NV no mercado europeu dos camiões que é extremamente competitivo, mercado onde a DAF opera e tem uma quota de 6,8 % (superior a 6 toneladas GVW), deverá concluir-se que esta medida de auxílio é abrangida pelo disposto no nº 1 do artigo 92º do Tratado CE e no nº 1 do artigo 61º do Acordo EEE.

VI

Ao não proceder à notificação da medida de auxílio acima referida, concedida à DAF Trucks Vlaanderen NV, o Governo belga cometeu uma infracção ao nº 3 do artigo 93º do Tratado CE. Uma vez que o Governo belga não procedeu à notificação prévia das medidas de auxílio, a Comissão não pôde apresentar as suas observações sobre tais medidas antes da sua execução. Assim, dado que o auxílio foi concedido em violação do nº 3 do artigo 93º do Tratado CE, é ilegal.

VII

A Comissão considera que o auxílio ilegal de 9,294 milhões de francos belgas concedido à DAF Trucks Vlaanderen NV, correspondente à não cobrança do prémio de risco habitual sobre os 619,6 milhões de francos belgas relativos a garantias públicas transferidas da empresa em situação de falência DAF België NV, é incompatível com o Tratado CE.

O nº 1 do artigo 92º do Tratado CE estabelece que, salvo disposição em contrário, são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-membros, os auxílios que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções. Contudo, o nº 2 e o nº 3 do artigo 92º do Tratado CE enumeram as circunstâncias em que tais auxílios são ou podem ser autorizados.

O nº 2 do artigo 92º do Tratado CE especifica determinados tipos de auxílios que são compatíveis com o mercado comum. Devido às características, localização e objectivo dos auxílios em análise, nenhum destes critérios é aplicável.

O nº 3 do artigo 92º do Tratado CE especifica os auxílios que podem ser considerados compatíveis com o mercado comum. A compatibilidade deve ser determinada no contexto da Comunidade e não de um único Estado-membro. Por forma a preservar o correcto funciona-

(1) Confrontar comunicação da Comissão relativa às relações financeiras entre os Estados-membros e as empresas públicas (JO nº C 273 de 18. 10. 1991).

mento do mercado comum e tendo em consideração os princípios estabelecidos na alínea g) do artigo 3º do Tratado CE, as derrogações ao disposto no nº 1 do artigo 92º do Tratado CE, apresentadas no nº 3 do mesmo artigo, devem ser interpretadas de forma estrita aquando do exame de qualquer regime de auxílio ou auxílio individual.

Em especial, a Comissão adoptou, relativamente ao sector dos veículos automóveis, um enquadramento comunitário que fixa os critérios para a avaliação da compatibilidade com o mercado comum dos auxílios estatais a este sector, limitando assim a margem discricionária de aplicação do nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado CE.

Uma vez que o auxílio foi concedido a uma filial de uma empresa produtora de veículos automóveis que produz eixos e cabinas para camiões, e que o auxílio não foi concedido no âmbito de um regime aprovado, não estando relacionado com um projecto determinado, tal auxílio devia ter sido notificado, nos termos do enquadramento dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis. Assim, a Comissão deverá avaliar em que medida este auxílio é compatível com os critérios de avaliação do enquadramento.

A Comissão considera que o auxílio não estava, manifestamente, relacionado com qualquer dos sete critérios positivos enumerados no enquadramento, ou seja, auxílio de urgência e de reestruturação, auxílios regionais, auxílios ao investimento para inovação, modernização ou racionalização, auxílios à investigação e desenvolvimento, auxílios a favor do ambiente e poupança de energia e auxílios para formação profissional. Além disso, as autoridades belgas nunca alegaram que no seu investimento tenham sido considerados quaisquer destes objectivos. Em especial, embora a zona onde as instalações estão localizadas seja elegível para auxílios regionais nos termos do nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado CE, deverá concluir-se que o auxílio em análise não corresponde a uma aplicação normal dos auxílios regionais, não podendo também considerar-se auxílio ao funcionamento. O enquadramento prevê que « não serão autorizados novos auxílios ao funcionamento no sector » devido aos efeitos de distorção específicos de tais auxílios e à ausência de qualquer ligação relativamente aos objectivos acima referidos.

Consequentemente, a Comissão conclui que o auxílio ao funcionamento no montante de 9,29 milhões de francos belgas concedido pelas Autoridades belgas à DAF Trucks Vlaanderen NV não preenche as condições necessárias para beneficiar da derrogação prevista no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado CE, tal como especificadas no enquadramento dos auxílios no sector dos veículos automóveis.

Tendo em conta o atrás exposto, a medida de auxílio de apoio à DAF Trucks Vlaanderen NV não só é ilegal porque o Governo belga não deu cumprimento às obrigações que lhe incumbem por força do nº 3 do artigo 93º do Tratado CE, como é também incompatível com o mercado comum, uma vez que não preenche as condições necessárias para beneficiar de qualquer das derrogações previstas no artigo 92º do Tratado CE. Consequentemente, é também incompatível com o funcionamento do Acordo EEE,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

A medida de auxílio concedida pela região belga da Flandres à DAF Trucks Vlaanderen NV, num montante de 9 294 000 francos belgas, na data da sua concessão, é ilegal e incompatível com o mercado comum, nos termos do nº 1 do artigo 92º do Tratado CE e, consequentemente, incompatível com o funcionamento do Acordo EEE.

Artigo 2º

O Estado belga deve recuperar junto da DAF Trucks Vlaanderen NV o montante total de 9 294 000 francos belgas, acrescido de juros a partir da data da sua concessão, sobre o valor percentual, nessa data, da taxa de referência utilizada para o cálculo do equivalente subvenção líquido dos auxílios regionais na Bélgica.

Artigo 3º

O Estado belga informará a Comissão, no prazo de dois meses a contar da data de notificação da presente decisão, das medidas adoptadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 4º

O Reino da Bélgica é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 4 de Outubro de 1995.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão