KOMMISSIONENS BESLUT

av den 4 oktober 1995

om stöd som Nederländerna har beviljat lastbilstillverkaren DAF

(Endast den nederländska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(96/76/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beaktande av Avtalet om upprättandet av Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att ha gett de berörda parterna tillfälle att lämna sina synpunkter i enlighet med ovannämnda artiklar [1], och

med beaktande av följande:

I

Genom ett brev av den 16 november 1993 meddelade kommissionen den nederländska regeringen sitt beslut att inleda det förfarande som avses i artikel 93.2 i Romfördraget med avseende på den nederländska regeringens intervention i det nya DAF-bolaget (DAF Trucks NV) samt eventuella inslag av stöd som ingått i upplösningen av det gamla DAF-bolaget (DAF NV) och uppmanade den att lämna sina synpunkter inom en månad från brevets datum.

Vid inledandet av förfarandet uttryckte kommissionen starka tvivel om huruvida stödet var förenligt med den gemensamma marknaden av följande skäl:

— Interventionen med offentliga medel gällde ett bolag i svårigheter verksamt i en sektor som lider av överskottskapacitet.

— Omläggningen sedan 1990 av det första TOK-lånet ("Technische Ontwikkelingskrediet") resulterade i en betydande besparing, vars storlek ännu inte har kunnat mätas, för bolaget.

— Berättigandet till och tiden för beviljandet av det senaste TOK-lånet.

— Beviljandet av en del av det anmälda forskningsunderstödet före kommissionens godkännande.

— NIB:s uppskjutande av den första återbetalningen av ett lån på 30 miljoner nederländska gulden.

— Beviljandet av övergångslån.

— Det offentliga deltagandet i det nya DAF-bolaget, inbegripet ägarandel och riskbärande lån, kan omöjligt vara i enlighet med normalt företagande i en marknadsekonomi.

— Försäljningen av det tidigare DAF:s tillgångar till det nya bolaget och de offentliga myndigheternas roll kan innebära att det nya bolaget har fått en finansiell fördel i form av ett lägre uppköpspris på dessa tillgångar.

Eftersom rambestämmelserna för statligt stöd till motorfordonsindustrin är tillämpliga, tillade kommissionen även att stöd skulle kunna underkastas ändamålsenliga stränga villkor. Sådana villkor skulle endast kunna införas genom ett slutligt beslut enligt detta förfarande.

II

Efter inledandet av förfarandet lämnade den nederländska regeringen sina synpunkter genom ett brev av den 2 februari 1994. Genom ett brev av den 14 september 1994 erhöll kommissionen ytterligare information från Nederländerna som svar på kommissionens utförliga frågeformulär av den 14 juni 1994.

För att förbereda ett besök i DAF:s fabriker i Eindhoven och Westerlo begärde kommissionen ytterligare information i sitt brev av den 14 november 1994 till både den belgiska och den nederländska regeringen. Genom ett brev av den 23 januari 1995 svarade den nederländska regeringen på dessa frågor. Företagsbesöket ägde rum den 30 januari 1995 och följdes av ett slutligt möte mellan kommissionen, myndigheterna i de båda medlemsstaterna och DAF:s företagsledning i Eindhoven den 1 februari 1995.

Genom ett telefax av den 8 februari 1995 tog kommissionen upp en del slutliga frågor som besvarades skriftligen eller muntligen vid det bilaterala mötet mellan kommissionen och de nederländska och belgiska myndigheterna den 14 februari 1995.

[1] EGT nr C 31, 2.2.1994, s. 9.

Den 6 mars 1995 hölls ett möte mellan kommissionen och de nederländska och belgiska myndigheterna vilket koncentrerades till omständigheterna kring konkursförvaltningen av DAF NV och dess övertagande av DAF Trucks NV. Under diskussionen ställde kommissionen en del frågor angående konkursförfarandet. Svaren, som utarbetats av den nederländska statens juridiska rådgivare, var daterade den 23 mars 1995 och sändes per telefax till kommissionen samma dag.

Den 7 april 1995 försåg de nederländska myndigheterna, efter ytterligare en bilateral kontakt den 28 mars 1995, kommissionen med ytterligare upplysningar om omständigheterna kring konkursen och övertagandet av DAF NV.

Den 24 april 1995 bad kommissionen de nederländska myndigheterna att lämna de ytterligare upplysningar om övertagandet som var nödvändiga för att utarbeta ett förslag till beslut. Genom ett brev av den 23 maj 1995 besvarade de nederländska myndigheterna denna begäran om upplysningar.

Genom brev av den 24 maj och den 7 juni 1995 lämnade de nederländska myndigheterna ytterligare upplysningar om det stöd som lämnats till DAF NV före konkursförvaltningen.

III

Genom ett brev av den 16 februari 1994 uppmanade kommissionen den nederländska regeringen att lämna sina synpunkter på anmärkningar som gjorts av Klesch & Company Limited och som kommissionen mottog den 30 november 1993. Detta bolag hävdade att det hade lämnat ett anbud, under förutsättning att kontrakt upprättades, till förvaltarna den 24 februari 1993 på samma tillgångar som köptes av DAF Trucks NV. Deras anbud avböjdes därför att förvaltarna, enligt deras åsikt, önskade sälja tillgångarna till en regeringsstyrd grupp under marknadspriset.

Den nederländska regeringen svarade genom ett brev av den 19 juli 1994 och hävdade huvudsakligen att detta anbud kommit för sent.

Den 15 februari 1994 lämnade NIB sina kommentarer till inledandet av detta förfarande. Den 28 februari 1994 lämnade flera aktieägare i DAF Trucks NV — VDL Groep, Nationale Nederlanden, DAF Trucks NV och Evicar — sina synpunkter. Samma dag mottog kommissionen synpunkter från såväl DAF Trucks NV som från de holländska förvaltarna av DAF NV efter tillkännagivandet om att förfarandet hade inletts och de förklarade sig beredda att sända ytterligare upplysningar om det var nödvändigt. Genom brev av den 1 juni 1994 skickade kommissionen en begäran om upplysningar till förvaltarna som svarade den 1 augusti 1994.

De nederländska myndigheternas reaktion på synpunkterna från ovannämnda berörda parter, som alla stödde deras åsikt, innefattas i telefaxmeddelandet av den 23 mars 1995.

Kommissionen mottog inte några synpunkter från andra medlemsstater eller andra berörda parter efter offentliggörandet i *Europeiska gemenskapernas offentliga tidning* av att förfarandet enligt artikel 93.2 i Romfördraget inletts.

IV

Med tanke på omläggningen sedan 1990 av det första TOK-lånet, NTG ("Nieuwe Truck Generatie") — TOK, hävdade den nederländska regeringen följande:

— Det var inte säkert huruvida en anmälan behövdes eftersom de handlade i enlighet med normal affärspraxis vad angår detta TOK-lån. Genom att lägga om lånet menade de att de säkrade återbetalningen bättre. De kunde inte hålla med om parallellen som drogs vid inledandet av förfarandet med Volvofallet därför att detta fall gällde ett lån från staten som aktieägare och inte ett TOK-lån, som beviljas på grundval av ett godkänt program.

— Huruvida ett TOK-lån skall återbetalas beror på den kommersiella framgången med de produkter som utvecklas genom det understödda projektet. Detta instrument är godkänt av kommissionen. Om projektet misslyckas blir det inget stöd eftersom det inte finns någon produkt som kan snedvrida konkurrensen och om projektet lyckas blir det inte heller fråga om något stöd eftersom ränta debiteras tills lånet är helt återbetalat. I verkligheten är det så att, eftersom den del av TOK-lånet som avser kostnaderna för F 80 som misslyckades inte har efterskänkts, som kunde ha skett enligt reglerna för ett TOK-lån, måste bolaget till och med återbetala mer, eftersom det måste återbetala hela lånet avseende F 80 och F 95, och detta med bara vinsten från F 95. Att relatera återbetalningen till vinsterna ger mer kontrollmöjligheter och beslutades efter långa diskussioner med DAF NV. Vad beträffar säkerheter är det ovanligt att begära säkerheter för TOK-lån, eftersom de gäller riskprojekt, och det är bara när kommersiella långivare är ovilliga att finansiera ett projekt som företagen ansöker om TOK-lån.

Angående det senaste TOK-lånet, NML ("Nieuwe Medium Line") — TOK, som beviljades 1991 och utökades med en andra del 1992, hävdade den nederländska regeringen följande:

— Detta TOK-lån avsåg innovativa produkter. Närmare upplysningar lämnades för att bevisa att de nya medelstora lastbilarna (DAF 75/85) var innovativa produkter på lastbilsmarknaden.

— Bolaget led förluster vid den tiden men DAF var börsnoterat och hade gjort en framgångsrik emission av aktier. Vad beträffar låneökningen i juli 1992 hävdade Nederländerna att även då hade de inga tvivel på företagets fortsättning eftersom framtidsutsikterna var goda på lång sikt. Det var först i november 1992 som de första signalerna kom på DAF:s likviditetsproblem. Sedan utvecklade sig händelserna snabbt.

— De nederländska myndigheterna anförde vidare att de kanske kunde återvinna det betalade beloppet 33,5 miljoner nederländska gulden plus ränta eftersom de har registrerat det som en skuld utan säkerhet hos förvaltarna av DAF NV.

Vad beträffar forskningsstödet på 1,55 miljoner nederländska gulden anförde den nederländska regeringen följande:

— Den första betalningen gjordes på villkor att kommissionen godkände det anmälda stödet. Det motsvarade 80 % av det planerade stödet för de forskningsutgifter man haft till mitten av 1992. För ytterligare forskning som genomfördes fram till förvaltarskapet mottog DAF inte något förskott.

— Detta anmälda stöd är förenligt med rambestämmelserna för motorfordon eftersom det är verkligt FoU-stöd för att stödja utveckling av tekniker för renare och mindre energiförbrukande dieselmotorer.

— Den nederländska regeringen anförde vidare att de skulle kunna återvinna detta belopp genom att registrera det som en skuld utan säkerhet hos förvaltarna av DAF NV.

Vad beträffar NIB:s uppskjutande av den första återbetalningen av 2,5 miljoner nederländska gulden på ett lån på 30 miljoner nederländska gulden anförde de nederländska myndigheterna att eftersom förfallodagen aldrig sköts upp och DAF aldrig beviljades uppskov med återbetalningen, var den relevanta delen av lånet inte längre oprioriterad utan blev en skuld utan säkerhet liksom den andra. Dessutom fanns det flera kommersiella lån som vid den tiden inte återbetalades av DAF NV. Följaktligen är det ingen skillnad i de olika långivarnas beteende gentemot DAF NV. Den nederländska statens ställning överensstämmer därför med affärspraxis och innebär inget statligt stöd.

Beträffande övergångslånet på 120 miljoner nederländska gulden av vilket 60 miljoner nederländska gulden garanterades av staten och vilket måste göra det möjligt för bolaget att fortsätta sin verksamhet i tre veckor för att minska förlusterna så mycket som möjligt av att verksamheten ligger nere, uppgav den nederländska regeringen i likhet med ovannämnda resonemang att tillräckliga säkerheter ställdes. Vidare uttryckte förvaltarna förväntningar att krediten skulle återbetalas fullt ut. Under tiden har myndigheterna bekräftat att lånet har återbetalats tillfullo inklusive ränta.

Vad beträffar statens deltagande med 155 miljoner nederländska gulden i DAF Trucks NV, dvs. 41,78 % av det egna kapitalet, anförde den nederländska regeringen följande:

— Inget stödmoment ingår eftersom det var baserat på en affärsplan som skiljer sig från den omstruktureringsplan som gjordes upp före uppskovet med betalning och vars genomförbarhet övervakades av externa konsulter.

— De privata investerarna deltog på samma grundval och deras deltagande på samma villkor bevisar att man kunde hysa förtroende för DAF Trucks NV. När det gäller skillnaden mellan A- och B-aktier hävdar den nederländska regeringen att innehavare av B-aktier har samma utdelningsrättigheter avseende omfattning och även eventuella utestående skulder för B-aktier kommer att tas över. Skillnaden kommer att försvinna den 1 januari 2000.

— Frånsett det ekonomiska argumentet bör stor vikt läggas vid bolagets inverkan på mål 2-området, sydöstra Brabant, där DAF ligger.

— Vad gäller DAF Trucks NV:s "rättsliga överlåtande" av DAF NV, för vilket det redogjordes vid inledandet av förfarandet, uppgav de nederländska myndigheterna att aktieägarna i de två bolagen inte är desamma. DAF Trucks NV har en annan produktionsplan och affärsplanen är annorlunda än den tidigare omstruktureringsplanen. Vidare var 46 % av DAF NV:s aktieägare okända. Den flamländska regionens offentliga andelar liksom den nederländska statens är två skilda beslut av två olika myndigheter. Den flamländska regionen hade ingen del i de tidigare DAF-bolagen och den nederländska regeringens andel var begränsad till 1,8 %. Det kan därför inte hävdas att det nya bolaget är den rättsliga efterträdaren till det tidigare.

— Vid förberedelserna för besöket på fabriken samt under besöket har de nederländska myndigheterna och bolaget tillhandahållit en mängd bevis till stöd för sin åsikt att affärsplanen som utgjorde grunden för deras deltagande har vederbörligen verkställts och nästan åstadkommit den vinstnivå som förutsågs i planen så att utdelningarna har betalats till aktieägarna. Som sådan är deras investering i DAF Trucks NV lönsam och återspeglar en normal affärsanda.

— Slutligen har det officiella deltagandet i DAF Trucks NV fallit under 50 % efter de nederländska och flamländska myndigheternas försäljning av 100 miljoner aktier. De har därför uppnått den sammanlagda nivån på aktieinnehav som anges i avtalet om aktieinnehav.

Vad beträffar köpet av tillgångarna och de offentliga myndigheternas roll anför den nederländska regeringen följande:

— Andra berörda parter hade tillfälle att lämna anbud då det annonserats dagligen sedan januari 1993. Förutom de sökande aktieägarna i DAF Trucks NV hade ingen annan lämnat något bud till den 20 februari 1993, det datum då ett avtal i princip nåddes mellan förvaltarna och de prioriterade bankerna om priset på tillgångarna. Anbudet från Klesch den 24 februari kom därför för sent. Dessutom var förvaltarna, i bolagets intresse, tvungna att handla snabbt med tanke på att det är välkänt att vid försäljning av företag med pågående verksamhet skulle vidmakthållandet av denna osäkerhet ha kunnat skada bolagets kommersiella ställning och värde ytterligare.

— Det fastställda priset på uppgörelsen (407 miljoner) är högre än likvidationsvärdet (256,8 miljoner), men lägre än det skäliga marknadsvärdet vid fortsatt verksamhet (498,075 miljoner). Försäljningspriset är ett skäligt pris, annars skulle de oberoende förvaltarna inte ha sålt till det priset och domaren skulle inte ha godkänt överlåtelsen. Dessutom kan den nederländska staten enligt det nederländska rättssystemet inte utöva något inflytande på förvaltarna. Det pris som erhållits är ett skäligt pris efter affärsförhandlingar och man måste ta hänsyn till att DAF:s ställning förvärrades. Vidare måste de prioriterade fordringsägarna godkänna försäljningspriset medan förvaltarna beslutar i de icke-prioriterade fordringsägarnas intresse. Genom värderingsrapporter av oberoende värderingsmän och den bedömning som förvaltarna gjorde beträffande försäljningspriset i förhållande till denna värdering avlägsnas varje eventuellt inslag av stöd.

Den nederländska statens ställning förstärktes ytterligare av deras juridiska rådgivare och förvaltarna av DAF NV som anförde följande beträffande nederländska konkurslagar:

— Avvecklingen av DAF NV och därmed sammanhörande transaktion avseende tillgångar ägde rum i enlighet med gällande nederländsk lag om företagsavvecklingar. Enligt nederländsk lag ges förvaltarna frihet beträffande försäljningsmetod men privata försäljningar ges i regel företräde. Så genom att ta initiativet till att bilda en köpare agerade DAF NV:s förvaltare inom de rättsliga bestämmelserna.

— Endast prioriterade — och inte prioriterade fordringsägare — måste lämna sitt samtycke till ett försäljningsavtal, så den nederländska staten som oprioriterad fordringsägare kunde inte ha hindrat försäljningsavtalet.

— Ett bolag under bildande kan lagligen vara part i ett försäljningsavtal och ett sådant avtal — även muntligt och inte helt fullständigt och ännu inte godkänt av övervakningsdomaren — är rättsligt bindande för alla berörda parter så att den nederländska staten när den informerades om ett eventuellt högre bud inte kunde ha sagt upp ett sådant avtal. Förvaltarna var även bundna av avtalet av den 20 februari 1993 så att de inte längre var fria att inleda förhandlingar om anbudet från Klesch & Company, som helt enkelt hade kommit för sent och som gällde under förutsättning att kontrakt upprättades.

— Även med det hypotetiska antagandet att förvaltarna ändå kunde ha antagit det andra högre budet, skulle skillnaden ha betalats till OFASEC med hänsyn till dess säkerheter i alla tillgångarna i DAF-gruppen och skulle indirekt ha gynnat de prioriterade och oprioriterade fordringsägarna till tillgångarna i Förenade kungariket. Så den nederländska staten — utan tillgodohavanden gentemot DAF-bolagen i Förenade kungariket — kunde inte ha dragit någon fördel av det högre priset.

V

När förfarandet enligt artikel 93.2 i Romfördraget inleddes, tog kommissionen upp följande offentliga ingripanden från den nederländska regeringens sida till förmån för DAF, vilka erfordrade ytterligare analys i enlighet med artikel 92 i Romfördraget och av följande skäl:

— De icke-anmälda nya och omlagda utvecklingslån ("TOK") som beviljats det tidigare DAF och av vilka 35,6 miljoner nederländska gulden var obetalda samt omläggningen av tidigare utvecklingslån, vars effekt ännu inte har kunnat mätas, kan utgöra olagligen beviljat statligt stöd och kan vara oförenligt med rambestämmelserna för statligt stöd till motorfordonsindustrin. Detsamma gällde forskningsunderstödet på 1,55 miljoner nederländska gulden.

— Även när det var uppenbart att det tidigare DAF hade allvarliga ekonomiska svårigheter underlät den nederländska regeringen att skydda sina intressen i bolaget genom att kräva tillräcklig säkerhet innan man lade om gamla finansiella avtal. Uppskovet med återbetalningen av 2,5 miljoner nederländska gulden på ett tidigare NIB-lån, som den nederländska regeringen inte kunde återfå från det tidigare DAF, kan därför utgöra statligt stöd.

— Med hänsyn till att övergångslånet vid den tiden inte stod i proportion till den nederländska regeringens inblandning i det tidigare DAF som aktieägare eller prioriterad fordringsägare, kan de 7,5 miljoner nederländska gulden som dittills inte hade återbetalats utgöra statligt stöd.

— Försäljningen av det tidigare DAF:s tillgångar till det nya bolaget och de offentliga myndigheternas roll kan innebära att det nya bolaget har fått en ekonomisk fördel i form av lägre inköpspris för dessa tillgångar, inklusive ny teknologi och ett stort lager av osålda lastbilar, till ett pris som var lägre än vad som hade varit möjligt i ett bud i konkurrens. Detta gjorde det möjligt för den nya juridiska personen, som i grunden var samma bolag som förut, att fortsätta att konkurrera utan att belastas av det förflutna.

— Villkoren för den nederländska statens deltagande i det nya bolagets riskkapital (155 miljoner nederländska gulden i eget kapital och 45 miljoner nederländska gulden i riskbärande lån från den nederländska regeringen) bör granskas mot bakgrund av principen om privatinvesteraren och jämföras med de villkor på vilka de privata investerarna deltog i det nya bolaget. I den mån dessa åtgärder innehöll inslag av statligt stöd till det nya bolaget bör affärsplanen undersökas mot bakgrund av rambestämmelserna för statligt stöd till motorfordonsindustrin med avseende på omstruktureringsstöd.

Efter en närmare undersökning av den information som erhölls under detta förfarande och under förfarandet med avseende på stöd som de belgiska myndigheterna beviljat DAF, är kommissionens slutliga åsikt med avseende på omläggningen av det första TOK-lånet (NTG-TOK) 1990 följande:

— Trots att det ursprungliga lånet beviljades 1983 på grundval av ett godkänt stödprogram, var det nödvändigt att anmäla omläggningen av detta lån 1990 när rambestämmelserna för motorfordon var i kraft. Vid samma tidpunkt var kommissionen sysselsatt med en anmälan beträffande ärende C 3/92 (utvecklingslån som den nederländska staten och Volvo Car Corp. hade givit Volvo Car BV i vilken en ändring av återbetalningsplanen även berördes och som anmäldes till kommissionen. Den nederländska regeringen måste därför ha vetat att omläggningen måste anmälas. Dessutom kunde de inte finna något annat TOK-lån där en liknande omläggning skett. Under sådana omständigheter fanns det åtminstone tvivel vad gäller förekomsten av statliga stödmoment i sådana låneomläggningar [1].

— Omläggningen innehöll ytterligare statligt stöd, eftersom den innebar att återbetalning bara var nödvändig under lönsamma år och detta vid en tidpunkt då bolaget led svåra förluster, och därigenom gavs ett extra finansiellt stöd till bolaget. Kommissionen värderade denna finansiella fördel till 10 742 000 nederländska gulden den dag då konkursförvaltare utsågs (2 februari 1993) under antagande av ett ganska optimistiskt scenario för tre år av förluster under tiden 1993–2002 och tillräckliga vinster under alla de andra åren för att göra de nödvändiga avbetalningarna. I denna beräkning tas hänsyn till den räntefördel som DAF NV erhållit mellan utbetalningen av stödet och datum för överlämnandet till konkursförvaltare med användande av den referenssats enligt vilken nettosubventionsekvivalenten för regionalstöd i Nederländerna beräknas. Enligt denna ändrade återbetalningsplan skulle lånet vara fullt återbetalat år 2002 istället för år 1998.

— Omläggningen medgav även omvandling av återbetalningen för 1989 med förfallodag den 1 oktober 1990 till ett lån med 8 % ränta, vilket återigen förlängdes i januari 1993. Detta ökar stödet vid omläggningen med ett belopp motsvarande 6 979 000 nederländska gulden.

— NTG-TOK-lånet beviljades för utveckling av en ny tung lastbilsklass (F 95). Även om den nederländska regeringen anförde att eftersom en del av TOK-lånet användes för utveckling av en annan lastbilsserie F 80, som misslyckades, och kunde ha efterskänkts, är det i strikt bemärkelse normalt enligt TOK-reglerna att kräva att bolaget skall återbetala hela lånet från omsättningen av F 95, med tanke på att det i stödkontraktet inte specificerades att projektet skulle utveckla två lastbilar. Så återbetalningen kunde rättmätigt vara baserad på inkomsterna från den enda lastbil som utvecklades genom det understödda projektet.

— Den nederländska regeringen bad inte om några säkerheter trots att de kände till den finansiella situationen eftersom de var aktieägare i bolaget. Medan kommissionen erkänner att detta skulle vara en exceptionell åtgärd, är den i lika mån övertygad om att den avtalade omläggningen är exceptionell med hänsyn till att de nederländska myndigheterna inte kunde förete något annat liknande exempel i TOK-lånens långa historia.

Med avseende på det senaste TOK-lånet (NML-TOK), beviljat 1991 och utökat med en andra del 1992, är kommissionens åsikt följande:

[1] EGT nr C 318, 24.11.1983, s. 3.

— Olagligt stöd beviljades genom detta TOK-lån eftersom det inte hade anmälts. Detta TOK-lån gjorde det möjligt för bolaget att förnya sitt modellsortiment vid en tidpunkt när det inte skulle ha varit möjligt att finansiera dessa utgifter helt med egna medel eller andra externa lån.

— TOK-lån utgör ett godkänt stödsystem som inte bara innehåller statligt stöd vid misslyckande, utan också vid framgång förutsatt att de beviljas med en räntesats som ligger under marknadsräntan och räntan läggs på kapitalet utan att ränta på ränta debiteras. Kommissionen värderar det stöd som lämnats på dagen för överlämnande till konkursförvaltning till 35 990 000 nederländska gulden bestående av 33 489 000 nederländska gulden i kapitalbelopp och 2 501 000 nederländska gulden i räntekostnader. Detta inbegriper den ränteförmån som bolaget erhöll mellan utbetalningen av stödet och datum för överlämnandet till konkursförvaltare, med användande av den referenssats enligt vilken nettosubventionsekvivalenten för regionalstöd i Nederländerna beräknas. Det faktum att den nederländska staten bara begär återbetalning av 35 597 000 nederländska gulden från det konkursförsatta bolaget DAF NV, lämnar kvar ett belopp på 393 000 nederländska gulden som utgör det ovannämnda extra stödmomentet i lånet.

— Att bevilja ett nytt TOK-lån 1991 var inte ekonomiskt berättigat eftersom DAF redan stod inför svårigheter med återbetalningen av det första TOK-lånet. Återbetalningen av det gamla lånet skulle göras under bolagets lönsamma år. Återbetalningen av det nya TOK-lånet skulle med nödvändighet påverka den lönsamheten i framtiden och därmed äventyra indrivningen av det gamla lånet.

— Vad beträffar ökningen av NML-TOK-lånet i juli 1992 var detta ännu mer diskutabelt eftersom det har beviljats i en tid av allvarliga finansiella svårigheter för bolaget, som sattes under konkursförvaltning ett halvår senare.

Angående forskningsunderstödet på 1,55 miljoner nederländska gulden betalades detta belopp som ett förskott på stöd, vid sidan av alla godkända system, vilket anmäldes till kommissionen för godkännande. Som sådant utgör det helt klart statligt stöd, då det lyfte av bolaget en del av dess normala FoU-kostnader.

Angående NIB:s uppskov med den första återbetalningen på 2,5 miljoner nederländska gulden av ett lån på 30 miljoner nederländska gulden, delar kommissionen de nederländska myndigheternas uppfattning att den nederländska staten inte agerade annorlunda än andra oprioriterade fordringsägare i DAF NV. Därför utgör inte avbetalningen av ett statligt lån som inte återbetalades av DAF NV före överlämnandet till konkursförvaltning statligt stöd.

Angående resterande belopp av övergångslånet på 7,5 miljoner nederländska gulden som garanterats av den nederländska staten, mottog kommissionen bekräftelse från de nederländska myndigheterna att hela lånesumman inklusive räntekostnader under tiden har återbetalats. I detta fall har detta oanmälda statliga stöd försvunnit.

Angående statens andel på 155 miljoner nederländska gulden, dvs. 41,78 % av det nya bolagets aktieinnehav, kan enligt kommissionen antagandet vid inledningen av förfarandet att medverkan med offentliga medel kan utgöra statligt stöd inte vidmakthållas. Med tanke på att staten tillhandahöll kapital på samma villkor som de privata aktieägarna, vilkas innehav har verklig ekonomisk betydelse, och att undersökningen av affärsplanen har visat att en rimlig avkastning på aktieägarnas kapital kan väntas, måste slutsatsen dras att detta aktieinnehav stämmer överens med marknadsinvesteringsprincipen (1). Det innehåller därför inte något statligt stöd.

Vad beträffar försäljningen av det tidigare DAF:s tillgångar till det nya bolaget och de offentliga myndigheternas roll i detta är det kommissionens uppfattning att eftersom det muntliga avtalet av den 20 februari 1993 var bindande för alla berörda parter, kunde den nederländska staten inte ensidigt ha dragit sig ur det avtalet ens när den efteråt informerades om ett tänkbart bättre anbud. Dessutom har den nederländska statens juridiska rådgivare och konkursförvaltarna visat att ett högre försäljningspris än det som betalades av DAF Trucks NV inte kunde ha gagnat den nederländska staten som oprioriterad fordringsägare i DAF NV utan snarare fordringsägarna i DAF:s dotterbolag i Förenade kungariket. Därför kan man dra slutsatsen att de officiella myndigheterna som fordringsägare i DAF NV har agerat som en privat investerare i konkursförfarandet.

Det måste betonas att enligt nederländsk lag måste DAF:s konkursförvaltare handla oberoende och staten har därför inte möjlighet att ge instruktioner till förvaltarna. Medan det ekonomiskt kan hävdas att DAF Trucks NV fick en finansiell fördel i form av ett lägre inköpspris för dessa tillgångar än vad som hade varit möjligt i ett bud i konkurrens, är det inte obligatoriskt för förvaltarna att anordna ett sådant bud. Även med hänsyn till den information de hade och tidspressen från långivarna av övergångslånet är det rimligt att dra slutsatsen att förvaltarna har respekterat lagen. Slutligen bekräftades det att de två bolagen (DAF NV och DAF Trucks NV) är juridiskt skilda enheter, helt oberoende av varandra.

(1) Jfr kommissionens meddelande i fråga om ekonomiska relationer mellan medlemsstater och offentliga företag (EGT nr C 273, 18.10.1991, s. 2).

Vad beträffar de tre återstående inslagen av statligt stöd till DAF NV som avses ovan måste slutsatsen dras att de faller under bestämmelserna i artikel 92.1 i Romfördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet eftersom det finns en mycket omfattande handel inom gemenskapen på den europeiska transport- och lastbilsmarknaden, där DAF NV deltog aktivt och innehade 2,7 % respektive 8 % av denna marknad 1992, sista året av dess verksamhet.

VI

Genom att inte anmäla ovannämnda två återstående stödåtgärder avseende två olika TOK-lån och genom att förskottera 1,55 miljoner nederländska gulden på ett anmält forskningslån före kommissionens godkännande, vilka alla beviljades DAF NV före dess konkurs har den nederländska regeringen överträtt artikel 93.1 i Romfördraget. Eftersom den nederländska regeringen inte anmälde stödåtgärderna i förväg, kunde kommissionen inte lämna sina synpunkter på åtgärderna innan de genomfördes. Då stödet sålunda beviljades i strid med artikel 93.3 i Romfördraget, är det olagligt.

VII

I artikel 92.1 i Romfördraget fastställs principen att, om inte annat föreskrivs i fördraget, är stöd som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. I artikel 92.2 och 92.3 i Romfördraget beskrivs dock förhållanden där sådant stöd är eller kan vara tillåtet.

I artikel 92.2 i Romfördraget anges vissa typer av stöd som är förenliga med den gemensamma marknaden. På grund av stödets art, lokalisering och syfte är ingen av typerna tillämpliga.

I artikel 92.3 i Romfördraget anges stödformer som kan vara förenliga med den gemensamma marknaden. Förenligheten måste fastställas i förhållande till gemenskapen och inte till en enskild medlemsstat. För att skydda den gemensamma marknadens funktion med hänsyn till principerna i artikel 3 g i Romfördraget, måste de undantag från principerna i artikel 92.1 som anges i artikel 92.3 i Romfördraget tolkas snävt när stödprogram eller enskilda stöd granskas.

Kommissionen har särskilt för motorfordonsindustrin antagit rambestämmelser för gemenskapen i vilka kriterier uppställts för bedömningen av förenlighet med den gemensamma marknaden för statligt stöd till denna industri och därigenom begränsat räckvidden för artikel 92.3 c i Romfördraget.

Som förklaras ovan och i inledningen till förfarandet är kommissionen övertygad om att båda stödåtgärderna skulle anmälas enligt rambestämmelserna för motorfordon, vilka gällde vid den tid då stödet beviljades (1990, 1991 och 1992). Kommissionen måste därför överväga huruvida dessa stödåtgärder var förenliga med bedömningskriterierna i dessa rambestämmelser.

Medan regionen sydöstra Brabant, där DAF-anläggningen är belägen i Nederländerna, på sista tiden ansetts som ett mål 2-område av kommissionen, var området vid den tid då stödet beviljades (1990, 1991 och 1992) inte ett område med regionalstöd i den mening som avses i artikel 92.3 a eller 92.3 c i Romfördraget och ingen av dessa stödåtgärder kan heller anses ha något regionalt mål.

Vad beträffar förskottet på 1,55 miljoner nederländska gulden till ett anmält men inte godkänt FoU-stöd, har kommissionen bevis på att DAF NV före konkursförvaltningen lagt ut 18.3 miljoner nederländska gulden på detta projekt som är känt under namnet VOLEM (påskyndad utveckling av lågemissionsmotorer) som enligt experten på motorer innehåller tillräckliga inslag av konkurrensneutral forskning för att berättiga till det stöd som har betalats. Detta gäller särskilt forskning med avseende på studier av luftflödet i motorn med hjälp av matematiska datamodeller som visar luftflödet på bildskärm. Detta stöd är därför i överensstämmelse med riktlinjerna för bedömning av FoU-stöd i rambestämmelserna för statligt stöd till motorfordonsindustrin och uppfyller sålunda villkoren för tillämpning av undantaget i artikel 92.3 c i Romfördraget.

Vad beträffar omläggningen av NTG-TOK-lånet är rambestämmelserna avseende räddnings- och omstruktureringsstöd de enda relevanta bestämmelserna med hänsyn till att bolaget redan fått högsta möjliga stöd i det godkända TOK-stödprogrammet och därför kan inte någon ökning av stödnivån anses nödvändig för att uppnå det ursprungliga målet för stödet.

Omläggningen av TOK-lånet i december 1990, som medgav att DAF NV inte återbetalade någon del av det lånet under de svåra åren 1990 – 1992, då bolaget gjorde kumulerade sammanställda förluster på 880 miljoner nederländska gulden, innehåller inslag av räddningsstöd som bara kunde ha godkänts i undantagsfall. Enligt riktlinjerna i rambestämmelserna "måste (sådant stöd) vara förbundet

med en tillfredsställande omstruktureringsplan och bara beviljas när det kan visas att gemenskapens intresse tjänas bäst genom att en tillverkare hålls kvar i verksamhet och genom att livskraften återupprättas. Det blir nödvändigt att säkerställa att stödet inte låter en stödmottagare öka sin marknadsandel på bekostnad av de konkurrenter som inte fått stöd. I fall där vissa bolag fortfarande har överskottskapacitet, t.ex. i den kommersiella fordonssektorn, kan kommissionen kräva kapacitetsminskningar för att bidra till återhämtningen i hela sektorn". Medan DAF NV vid den tiden led av överskottskapacitet, utvecklade eller genomförde bolaget inte någon omstruktureringsplan som innefattade minskning av dess överskottskapacitet. Först i slutet av 1992, när den finansiella situationen hade försämrats så att bankerna hotade att stoppa lånemöjligheterna, upprättade DAF NV en radikal omstruktureringsplan inbegripet en minskning av en del av dess överskottskapacitet. Denna plan sattes aldrig i verket eftersom bolaget sattes under konkursförvaltning i februari 1993 när det inte kunde finansiera en sådan plan.

Angående beviljandet av NML-TOK-lånet är olika rambestämmelser relevanta. Under stöd till FoU föreskrivs i rambestämmelserna att "kommissionen kommer att fortsätta att ha en positiv inställning till stöd till konkurrensneutral FoU. Kommissionen kommer emellertid, i överensstämmelse med sina rambestämmelser för statligt stöd till FoU ([1]), samtidigt att se till att det upprättas en tydlig skillnad mellan äkta forskning och utveckling och införandet av ny teknologi som ingår i produktionsinvestering (modernisering)". Under stöd till modernisering och förnyelse, föreskrivs i rambestämmelserna att "i sammanhanget med en ren inre marknad för motorfordon kommer konkurrensen mellan producenterna att bli ännu större och den snedvridande effekten av stöd att bli större. Därför kommer kommissionen att ha en strikt inställning till stöd för modernisering och förnyelse. Detta är verksamheter som bolagen själva skall stå för och normalt finansiera med egna medel eller genom kommersiella lån som en del av deras normala företagsdrift på en konkurrerande marknad". ... "Föreslaget stöd för förnyelse kommer att undersökas för att fastställa huruvida det verkligen avser införande av verkligt innovativa produkter eller processer på gemenskapsnivå." Under stöd för miljöskydd och energisparande anges i rambestämmelserna att "utvecklingen av mindre förorenande och energisparande fordon är ett standardkrav för industrin, delvis genom gemenskapslagstiftning, och bör sålunda finansieras med bolagets egna resurser."

Med hänsyn tagen till råd från sin expert på motofordonindustri är kommissionen av den uppfattningen att den verksamhet som understötts med TOK-lånet inte utgör konkurrensneutral forskning som kan klassificeras som antingen grundforskning eller tillämpad forskning. Det understödda projektet gällde sista utvecklingsstadiet av nya medeltunga lastbilsmodeller och projekteringskostnaderna i samband med industrialiseringen av dessa modeller. Som sådant avser det utveckling och förindustrialiseringsfaserna av FoU-cykeln. De stödda verksamheterna ägde rum mellan januari 1991 och juli 1992 dvs. strax innan DAF-75 och 85-serierna infördes på marknaden (hösten 1992). All konkurrensneutral forskning som beskrivs delvis i de handlingar som de nederländska myndigheterna lämnat måste ha ägt rum i början av projektet (1988 – 1990) som inte stöddes av TOK-lånet eller var föremål för VOLEM-projektet som anmälts separat för FoU-stöd (se ovan).

Vid analys av det material som de nederländska myndigheterna lämnat, och särskilt vid granskning av de jämförande tester av denna modellserie med konkurrenternas, anser också experterna som kommissionen konsulterade att den nya modellserien inte utgör någon förnyelse varken vad avser design eller prestanda när det gäller bränslesnålhet, driftkostnader, prestation, buller eller avgaser. Detta innebär inte någon negativ syn på produkternas förtjänster, vilka i marknadsundersökningen genomgående klassificeras bland de bästa på marknaden för medeltunga lastbilar i Europa.

Som föreskrivs i rambestämmelserna är utvecklingen av nya modeller, som är mindre förorenande och mer bränslesnåla än sina föregångare, ett standardkrav för ett lastbilsföretag för att det skall vara konkurrenskraftigt på den europeiska lastbilsmarknaden. Sådan normal affärsverksamhet bör i princip inte understödjas.

Följaktligen är de villkor som måste uppfyllas för att tillämpa undantaget i artikel 92.3 c i Romfördraget, som angivits i rambestämmelserna för motorfordon, inte uppfyllda för de senare två stödåtgärderna.

Med tanke på samtliga ovannämnda hänsynstaganden är de två tidigare stödåtgärderna för DAF NV inte bara olagliga därför att den nederländska regeringen inte fullgjorde sina förpliktelser enligt artikel 93.3 i Romfördraget, utan även oförenliga med den gemensamma marknaden, då de inte uppfyller villkoren för att omfattas av något av undantagen i artikel 92 i Romfördraget. Därför är de även oförenliga med EES-avtalet.

([1]) EGT nr C 83, 11.4.1986, s. 2.

VIII

Som förklarades i inledningen av förfarandet skulle kommissionen, om bedömningen av ärendet skulle bekräfta att något olagligt och oförenligt statligt stöd hade beviljats till det gamla DAF-bolaget som inte kunde indrivas från det likviderade bolaget kontrollera huruvida sådant stöd skulle återbetalas av det nya DAF-bolaget, DAF Trucks NV.

Med hänsyn till den tidigare slutsatsen att DAF NV och DAF Trucks NV är juridiskt helt skilda bolag och att tillgångarna i DAF NV således i överensstämmelse med det nederländska konkursförfarandet, bör kommissionen inte kräva återvinning av dessa stödåtgärder från DAF Trucks NV även om det senare skulle visa sig att dessa stödåtgärder inte kan återbetalas (helt) av bolaget i likvidation, DAF NV.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det stöd på 1,55 miljoner nederländska gulden som den nederländska regeringen betalat till DAF NV före kommissionens godkännande av ett anmält FoU-stödprojekt är olagligt. Det är dock förenligt med den gemensamma marknaden i kraft av artikel 92.3 c i Romfördraget och är därför förenligt med EES-avtalet.

Artikel 2

De två stödåtgärderna, som beviljades av den nederländska regeringen till DAF NV i samband med TOK-stödprogrammet och som värderats till 17 721 000 nederländska gulden respektive 393 000 nederländska gulden den dag då bolaget ställdes under konkursförvaltning, beräknade på grundval av den referenssats som används för beräkning av nettosubventionsekvivalenten för regionalstöd i Nederländerna, är olagliga och oförenliga med den gemensamma marknaden i den mening som avses i artikel 92.1 i Romfördraget och därför oförenliga med EES-avtalet.

Artikel 3

Den nederländska regeringen skall från DAF NV återkräva det stödbelopp som nämns i artikel 2 som inkluderar ränta från dagen för utbetalning till den procentsats som gällde den dagen för den referenssats som användes för beräkning av nettosubventionsekvivalenten för regionalstöd i Nederländerna.

Artikel 4

Den nederländksa regeringen skall inom två månader efter dagen för delgivningen av detta beslut, till kommissionen anmäla vilka åtgärder som vidtagits för att följa detta beslut.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig direkt till Konungariket Nederländerna.

Utfärdat i Bryssel den 4 oktober 1995.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen