ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 4. Oktober 1995

über eine Beihilfe der Niederlande für den Lkw-Hersteller DAF

(Nur der niederländische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(96/76/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 erster Unterabsatz,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nachdem den Beteiligten aufgrund der vorerwähnten Artikel Gelegenheit gegeben wurde, ihre Stellungnahme abzugeben (1),

in Erwägung nachstehender Gründe:

I

Die Kommission teilte der niederländischen Regierung mit Schreiben vom 16. November 1993 mit, daß sie wegen der Intervention der niederländischen Regierung zugunsten der neuen DAF-Gesellschaft (DAF Trucks N.V.) und wegen möglicher Beihilfen bei der Auflösung der früheren DAF-Gesellschaft (DAF N.V.) das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 des Vertrages einleitet, und forderte sie zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb eines Monats nach dem Datum des Schreibens auf.

Bei der Eröffnung des Verfahrens äußerte die Kommission hinsichtlich der Vereinbarkeit der Beihilfe aus folgenden Gründen ernsthafte Bedenken:

— Die Intervention betraf ein Unternehmen in Schwierigkeiten, das in einem Sektor mit Überkapazitäten tätig ist;

— die Umschuldung des ersten TOK („Technische Ontwikkelingskrediet")-Darlehens im Jahr 1990 führte zu bisher noch nicht quantifizierten bedeutenden Einsparungen für die Gesellschaft;

— die Gründe für das letzte TOK-Darlehen und der Zeitpunkt seiner Gewährung;

— die Gewährung eines Teils der notifizierten Forschungsbeihilfe vor ihrer Genehmigung durch die Kommission;

— der Aufschub der ersten Rückzahlung eines Darlehens von 30 Mio. hfl durch die NIB;

— die Gewährung eines Überbrückungsdarlehens;

— die öffentliche Beteiligung an dem neuen DAF-Unternehmen, einschließlich einer Eigenkapitalbeteiligung und eines ungesicherten Darlehens, entsprachen möglicherweise keinem marktwirtschaftlichen Verhalten;

— der Verkauf der Vermögenswerte der früheren DAF an das neue Unternehmen und die Rolle der Behörden lassen einen finanziellen Vorteil vermuten, der dem neuen Unternehmen aufgrund eines niedrigen Kaufpreises für diese Vermögenswerte eingeräumt wurde.

Da im vorliegenden Fall der Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie gilt, teilte die Kommission der niederländischen Regierung mit, daß die Beihilfe im Rahmen einer abschließenden Entscheidung von strengen Auflagen abhängig gemacht werden könnte.

II

Nach Eröffnung des Verfahrens unterbreitete die niederländische Regierung ihre Stellungnahme mit Schreiben vom 2. Februar 1994. Mit Schreiben vom 14. September 1994 erhielt die Kommission zu ihrem umfassenden Fragebogen vom 14. Juni 1994 zusätzliche Informationen von den niederländischen Behörden.

Um ihren Besuch in den DAF-Betrieben in Eindhoven und Westerlo vorzubereiten, ersuchte die Kommission mit Schreiben vom 14. November die belgische und die niederländische Regierung um zusätzliche Auskünfte. Die niederländische Regierung beantwortete diese Fragen mit Schreiben vom 23. Januar 1995. Der Betriebsbesuch fand am 30. Januar 1995 statt. Im Anschluß daran wurde am 1. Februar 1995 eine abschließende Sitzung zwischen der Kommission, den Behörden beider Mitgliedstaaten und der DAF-Leitung in Eindhoven abgehalten.

Mit Telefax vom 8. Februar 1995 stellte die Kommission einige abschließende Fragen, die anläßlich der bilateralen Sitzung zwischen der Kommission und den niederländischen sowie den belgischen Behörden am 14. Februar 1995 beantwortet wurden.

(1) ABl. Nr. C 31 vom 2. 2. 1994, S. 9.

Am 6. März 1995 fand eine Sitzung zwischen der Kommission und den niederländischen sowie den belgischen Behörden statt, in deren Mittelpunkt die Konkursverwaltung von DAF N.V. und deren Übernahme durch DAF Trucks N.V. standen. Die Kommission stellte im Laufe des Gesprächs einige Fragen zum Konkursverfahren. Die von den Rechtsberatern des niederländischen Staates am 23. März 1995 ausgearbeiteten Antworten wurden der Kommission am selben Tage über Telefax mitgeteilt.

Am 7. April 1995 legten die niederländischen Behörden im Anschluß an ein weiteres Gespräch am 28. März 1995 zusätzliche Informationen über die Umstände des Konkurses und die Übernahme von DAF N.V. vor.

Die Kommission ersuchte die niederländischen Behörden am 24. April 1995 um weitere Informationen über die Übernahme, um einen Entscheidungsvorschlag vorzubereiten. Dieses Auskunftsverlangen wurde von den niederländischen Behörden am 23. Mai 1995 beantwortet.

Mit Schreiben vom 24. Mai und 7. Juni 1995 übermittelten die niederländischen Behörden erneut Informationen über die Gewährung der Beihilfe an DAF N.V., bevor die Konkursverwaltung begann.

III

Die Kommission forderte die niederländische Regierung mit Schreiben vom 16. Februar 1994 auf, sich zu den bei der Kommission am 30. November 1993 eingegangenen Bemerkungen der Klesch & Company Limited zu äußern. Dieses Unternehmen soll den Konkursverwaltern am 24. Februar 1993 für die von DAF Trucks N.V. erworbenen Vermögenswerte ein Angebot im Hinblick auf einen Vertragsabschluß unterbreitet haben. Seiner Ansicht nach wurde dieses Angebot abgelehnt, weil die Konkursverwalter die Vermögenswerte einer staatlich geführten Unternehmensgruppe unter dem Marktpreis verkaufen wollten.

Die niederländische Regierung erklärte in ihrem Schreiben vom 19. Juli 1994, daß dieses Angebot zu spät gekommen war.

Am 15. Februar 1994 unterbreitete die NIB ihre Stellungnahme zur Einleitung des Verfahrens. Am 28. Februar 1994 gaben mehrere Aktionäre von DAF N.V., nämlich VDL Groep, Nationale Nederlanden, DAF Trucks N.V. und Evicar, ihre Stellungnahme ab. Am selben Tage erhielt die Kommission im Anschluß an die Veröffentlichung der Eröffnung des Verfahrens im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* außerdem eine Stellungnahme von DAF Trucks N.V. sowie der niederländischen Konkursverwalter von DAF N.V., die sich bereit erklärten, nötigenfalls weitere Informationen zu übermitteln. Die Kommission richtete am 1. Juni 1994 ein Auskunftsverlangen an die Konkursverwalter, daß diese am 1. August 1994 beantworteten.

Die Antwort der niederländischen Behörden auf die Stellungnahmen der vorerwähnten Beteiligten, die alle die Auffassung der Behörden unterstützten, ist im Telefax vom 23. März 1995 enthalten.

Die Kommission erhielt im Anschluß an die Veröffentlichung der Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* keine Stellungnahmen anderer Beteiligter und Mitgliedstaaten.

IV

Zur Umschuldung des ersten TOK-Darlehens, des NTG („Nieuwe Truck Generatie")-TOK, im Jahr 1990 erklärte die niederländische Regierung folgendes:

— Die Regierung wußte nicht, ob eine Notifizierung notwendig war, weil sie in bezug auf dieses TOK-Darlehen in handelsüblicher Weise vorgegangen ist. Durch die Umschuldung des Darlehens wurde ihrer Ansicht nach die Rückzahlung besser gesichert. Mit der bei der Eröffnung des Verfahrens gezogenen Parallele zum Fall Volvo Cars ist sie nicht einverstanden, weil dieser Fall ein vom Staat als Aktionär gewährtes Darlehen und kein TOK-Darlehen im Rahmen einer genehmigten Beihilferegelung betraf.

— Die Rückzahlung eines TOK-Darlehens hängt vom Markterfolg der aufgrund des geförderten Vorhabens entwickelten Erzeugnisse ab. Diese Vorgehensweise wird von der Kommission befürwortet. Bei einem Scheitern des Vorhabens liegt keine Beihilfe vor, weil kein Erzeugnis vorhanden ist, das den Wettbewerb verzerren kann, und bei einem Gelingen des Vorhabens liegt ebenfalls keine Beihilfe vor, weil bis zur völligen Rückzahlung des Darlehens Zinsen berechnet werden. Da die Rückzahlung des Teils des TOK-Darlehens, das die Kosten des fehl geschlagenen F80-Projekts betraf, nicht erlassen wurde, was aufgrund der Regeln für ein TOK-Darlehen möglich gewesen wäre, muß das Unternehmen das gesamte Darlehen, also sowohl für das F80- als auch für das F95-Projekt, zurückzahlen, wobei lediglich F95 gewinnbringend war. Die Rückzahlung vom Gewinn abhängig zu machen, bietet größere Kontrollmöglichkeiten und wurde nach langen Gesprächen mit DAF N.V. beschlossen. Sicherheiten für TOK-Darlehen zu verlangen, ist ungewöhnlich, da TOK-Darlehen für risikoreiche Vorhaben und nur dann gewährt werden, wenn privatwirtschaftliche Kreditgeber ein Projekt nicht finanzieren wollen.

Zu dem 1991 gewährten und 1992 um eine weitere Tranche erhöhten TOK-Darlehen, NML („Nieuwe Medium Line")-TOK, erklärte die niederländische Regierung folgendes:

— Dieses TOK-Darlehen betraf innovative Erzeugnisse. Es wurde umfassendes Beweismaterial dafür vorgelegt, daß die neue mittelschwere Lkw-Serie (DAF 75/85) ein innovatives Erzeugnis auf dem Lkw-Markt war.

— Während dieser Zeit erlitt das Unternehmen Verluste, doch wurde DAF an der Börse notiert und hatte mit Erfolg Aktien ausgegeben. Hinsichtlich der Heraufsetzung des Darlehens im Juli 1992 hatte die Regierung aufgrund der guten langfristigen Perspektiven keine Bedenken, was den Fortbestand des Unternehmens betraf. Die ersten Warnzeichen wegen der Solvenzprobleme bei DAF wurden erst im November 1992 abgeben. Von diesem Zeitpunkt an folgten die Ereignisse sehr schnell aufeinander.

— Die Regierung könnte den Betrag von 33,5 Mio. hfl zuzüglich der Zinsen beitreiben, da sie ihn von den Konkursverwaltern der DAF N.V. als ungesicherte Schuld hat eintragen lassen.

Zur Forschungsbeihilfe von 1,55 Mio. hfl erklärte die niederländische Regierung folgendes:

— Die erste Zahlung wurde von der Genehmigung der notifizierten Beihilfe durch die Kommission abhängig gemacht. Sie betraf 80 % der geplanten Beihilfe für die bis Mitte 1992 getätigten Forschungsausgaben. Für bis zum Beginn der Konkursverwaltung durchgeführte zusätzliche Forschungsarbeiten erhielt DAF keinen Vorschuß.

— Diese notifizierte Beihilfe ist mit dem Kfz-Gemeinschaftsrahmen vereinbar, da es sich um eine FuE-Beihilfe für die Entwicklung schadstoffarmer und energieeinsparender Dieselmotoren handelt.

— Die Regierung könnte diesen Betrag beitreiben, wenn sei ihn von den Konkursverwaltern der DAF N.V. als ungesicherte Schuld eintragen läßt.

Zum Aufschub der ersten Rückzahlung von 2,5 Mio. hfl eines Darlehens von 30 Mio. hfl durch die NIB erklärte die niederländische Regierung, daß dieser Teil des Darlehens kein nachrangiges Darlehen mehr, sondern inzwischen eine ungesicherte Schuld war, da die Tilgungsfristen und die Rückzahlung dieser Rate durch DAF niemals ausgesetzt worden sind. Darüber hinaus wurden seinerzeit mehrere gewerbliche Kredite von DAF N.V. nicht zurückgezahlt. Folglich haben sich die verschiedenen Kreditgeber gegenüber DAF N.V. nicht unterschiedlich verhalten. Das Verhalten des niederländischen Staates entspricht demnach der handelsüblichen Praxis und enthält keine staatliche Beihilfe.

Was das Überbrückungsdarlehen von 120 Mio. hfl betrifft, von denen 60 Mio. hfl staatlich verbürgt wurden und das dem Unternehmen ermöglichen sollte, seine Tätigkeit für die Dauer von drei Wochen fortzusetzen, um die durch eine Einstellung des Betriebs entstehenden Verluste soweit wie möglich zu begrenzen, erklärte die niederländische Regierung ähnlich wie im vorerwähnten Fall, daß ausreichende Sicherheiten bestanden. Außerdem äußerten die Konkursverwalter die Erwartung, daß der Kredit in voller Höhe zurückgezahlt würde. Die Regierung hat inzwischen bestätigt, daß das Darlehen einschließlich der Zinsen in voller Höhe zurückgezahlt worden ist.

Zur staatlichen Beteiligung von 155 Mio. hfl an DAF Trucks N.V., also 41,78 % des Eigenkapitals, erklärte die niederländische Regierung folgendes:

— Die Beteiligung enthält kein Beihilfeelement, da sie auf einem Geschäftsplan beruht, der sich von dem vor der Zahlungseinstellung erstellten Umstrukturierungsplan unterscheidet und dessen Durchführbarkeit von externen Beratern kontrolliert wurde.

— Die Privatinvestoren beteiligten sich unter denselben Bedingungen, was ein Beweis dafür ist, daß man in bezug auf DAF Trucks N.V. zuversichtlich sein konnte. Was die Unterscheidung zwischen A- und B-Aktien betrifft, so verfügen die Inhaber von B-Aktien über ebenso umfangreiche Dividendenrechte und werden auch etwaige Dividendenrückstände von B-Aktien beglichen. Ab 1. Januar 2000 wird diese Unterscheidung nicht mehr bestehen.

— Abgesehen von dem wirtschaftlichen Argument sollte dem Einfluß des Unternehmens auf das Ziel-2-Gebiet Süd-Ost-Brabant, in dem sich DAF befindet, große Bedeutung beigemessen werden.

— Was die bei der Eröffnung des Verfahrens erwähnte „Rechtsnachfolge" von DAF N.V. durch DAF Trucks N.V. betrifft, so erklärte die niederländische Regierung, daß die Aktionäre beider Gesellschaften nicht dieselben sind, daß DAF Trucks N.V. einen anderen Produktionsplan hat und sich der Geschäftsplan vom früheren Umstrukturierungsplan unterscheidet. Außerdem sind 46 % der Aktionäre der DAF N.V. unbekannt. Bei den Beteiligungen der flämischen Region und des niederländischen Staates handelt es sich um Entscheidungen von zwei getrennten Behörden. Die flämische Region war an früheren DAF-Unternehmen nicht beteiligt, und die Beteiligung der niederländischen Regierung beschränkte sich auf 1,8 %. Deswegen kann nicht behauptet werden, daß das neue Unternehmen Rechtsnachfolger des früheren Unternehmens ist.

— In Vorbereitung und während des Betriebsbesuchs haben die niederländische Behörden und das Unternehmen eine Menge Beweismaterial dafür vorgelegt, daß der Geschäftsplan, auf dem sich die Beteiligung des niederländischen Staates stützt, ordnungsgemäß durchgeführt wird und sich die Gewinnvoraussagen beinahe erfüllt haben, so daß den Aktionären Dividenden ausgeschüttet wurden. Die Investition in DAF Trucks N.V. ist also gewinnbringend und spiegelt ein normales Geschäftsverhalten wider.

— Die öffentliche Beteiligung an DAF Trucks N.V. beläuft sich seit dem Verkauf von 100 Millionen Aktien durch die niederländischen und flämischen Behörden auf weniger als 50 %. Auf diese Weise ist der in der Aktionärsvereinbarung für die gemeinsame Beteiligung vorgesehene Umfang erreicht worden.

Zum Kauf der Vermögenswerte und zur diesbezüglichen Rolle der niederländischen Behörden erklärte die niederländische Regierung folgendes:

— Andere Interessenten hatten aufgrund einer täglichen Veröffentlichung seit Januar 1993 die Möglichkeit, ein Angebot abzugeben. Abgesehen von den Aktionären von DAF Trucks N.V. hatte sonst niemand zum 20. Februar 1993 ein Angebot abgegeben. Zu diesem Zeitpunkt hatten sich die Konkursverwalter und die gesicherten Banken über den Preis der Vermögenswerte grundsätzlich geeinigt. Das Angebot von Klesch am 24. Februar kam folglich zu spät. Außerdem mußten die Konkursverwalter im Interesse des Unternehmens schnell handeln, weil bekanntlich beim Verkauf eines laufenden Betriebs anhaltende Unsicherheit der Stellung und dem Wert des Unternehmens hätte weiter schaden können.

— Der vereinbarte Preis (407 Mio. hfl) lag über dem Liquidationswert (256,8 Mio. hfl), aber unter dem wirklichen Marktwert (498,075 Mio. hfl). Der Verkaufspreis ist ein korrekter Preis, da die unabhängigen Konkursverwalter sonst nicht zu diesem Preis verkauft hätten und der Richter die Übertragung nicht genehmigt hätte. Außerdem kann der Staat aufgrund der niederländischen Rechtsordnung keinen Einfluß auf die Konkursverwalter nehmen. Der erzielte Preis ist ein angemessener Preis und das Ergebnis von Verhandlungen. Im übrigen muß der Tatsache Rechnung getragen werden, daß sich die Stellung von DAF zu diesem Zeitpunkt verschlechterte. Außerdem müssen die gesicherten Gläubiger dem Verkaufspreis zustimmen, während die Konkursverwalter im Interesse der ungesicherten Gläubiger entscheiden. Die Bewertungsberichte unabhängiger Schätzer und die Würdigung des Verkaufspreises durch die Konkursverwalter aufgrund dieser Bewertung lassen erkennen, daß kein Beihilfeelement vorliegt.

Die Haltung des niederländischen Staates wurde von seinen Rechtsberatern und den Konkursverwaltern von DAF N.V. bekräftigt, die vor dem Hintergrund des niederländischen Konkursrechts folgenden erklärten:

— Die Liquidation von DAF N.V. und die damit verbundene Vermögenswerttransaktion erfolgten in Übereinstimmung mit dem niederländischen Recht über die Abwicklung von Unternehmen. Die Konkursverwalter entscheiden nach niederländischem Recht über die Art des Verkaufs, wobei private Käufer bevorzugt werden. Indem sie also versucht haben, einen Käufer zu finden, haben die Konkursverwalter von DAF N.V. in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften gehandelt.

— Nur die gesicherten, nicht aber die ungesicherten Gläubiger müssen einer Verkaufsvereinbarung zustimmen, so daß der niederländische Staat als ungesicherter Gläubiger diese Vereinbarung nicht hätte blockieren können.

— Eine im Entstehen begriffene Gesellschaft kann sich von Rechts wegen an einer Verkaufsvereinbarung beteiligen, und eine derartige Vereinbarung — ob mündlich, lückenhaft und vom Überwachungsrichter noch nicht genehmigt — ist für alle Beteiligten bindend, so daß sich der niederländische Staat zu dem Zeitpunkt, wo er über ein mögliches höheres Angebot informiert wurde, dieser Vereinbarung nicht hätte entziehen können. Die Konkursverwalter waren außerdem durch die Vereinbarung vom 20. Februar 1993 gebunden, so daß sie nicht mehr in der Lage waren, Verhandlungen über das Angebot von Klesch & Company aufzunehmen, das zu spät kam und die Vertragsform voraussetzte.

— Auch in der Annahme, daß die Konkursverwalter trotzdem das höhere Angebot hätten akzeptieren können, wäre der Unterschied OFASEC aufgrund seiner Sicherheiten für alle Vermögenswerte der DAF-Gruppe und indirekt den bevorrechtigten und nicht bevorrechtigten Gläubigern der Vermögenswerte im Vereinigten Königreich zugute gekommen. Der niederländische Staat, der den DAF-Unternehmen im Vereinigten Königreich keine Kredite gewährte, hätte also von einem höheren Preis nicht profitieren können.

V

Als die Kommission das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 des Vertrages einleitete, erklärte sie, daß die nachfolgenden Interventionen der niederländischen Regierung zugunsten von DAF aus den folgenden Gründen aufgrund von Artikel 92 des Vertrages eingehender untersucht werden müssen:

— Die nicht gemeldeten neuen und umgeschuldeten Entwicklungskredite („TOK") zugunsten der alten DAF, von denen 35,6 Mio. hfl ausstehen, sowie die Umschuldung früherer Entwicklungskredite, deren Auswirkungen noch nicht beziffert werden können, sind möglicherweise unrechtmäßige staatliche Beihilfen und unvereinbar mit den Bestimmungen des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie. Das gilt ebenfalls für die Forschungsbeihilfe von 1,55 Mio. hfl.

— Sogar als die ernsthaften finanziellen Schwierigkeiten der alten DAF bereits offensichtlich waren, hat es die niederländische Regierung unterlassen, ihre Anteile an dem Unternehmen durch ausreichende Sicherheiten zu sichern, bevor sie die finanziellen Vereinbarungen neu regelte. Der Aufschub der Rückzahlung von 2,5 Mio. hfl eines früheren NIB-Kredits, den die niederländische Regierung von der alten DAF nicht beitreiben kann, stellt daher möglicherweise eine staatliche Beihilfe dar.

— Da der Überbrückungskredit damals in keinem Verhältnis zum Anteil der niederländischen Regierung an der alten DAF als Aktionär oder als gesicherter Gläubiger stand, stellen die 7,5 Mio. hfl, die bisher noch nicht zurückgezahlt wurden, möglicherweise eine staatliche Beihilfe dar.

— Der Verkauf der Vermögenswerte der alten DAF an das neue Unternehmen und die Rolle der Behörden könnte dem neuen Unternehmen insofern einen finanziellen Vorteil erbracht haben, als der Kaufpreis für diese Werte, darunter für neue Technologie und einen umfangreichen Bestand an unverkauften Lkw, möglicherweise niedriger war als im Fall eines konkurrenzfähigen Angebots. Auf diese Weise konnte die neue Rechtsperson, die im wesentlichen mit dem alten Unternehmen identisch ist, ohne Altlasten in den Wettbewerb treten.

— Die Bedingungen der öffentlichen Beteiligung am Risikokapital des neuen Unternehmens (155 Mio. hfl Eigenkapital und 45 Mio. hfl ungesichertes Darlehen der niederländischen Regierung) müssen mit privatwirtschaftlichen Maßstäben geprüft und mit den Bedingungen verglichen werden, unter denen sich private Investoren an dem neuen Unternehmen beteiligten. Insoweit diese Maßnahmen staatliche Beihilfen an das neue Unternehmen darstellen, muß der Geschäftsplan im Lichte der Umstrukturierungsbeihilfebestimmungen des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie überprüft werden.

Nach einer eingehenden Untersuchung, der im Laufe dieses Verfahrens und des Verfahrens bezüglich der Beihilfe der belgischen Behörden an DAF eingegangenen Informationen, vertritt die Kommission hinsichtlich der Umschuldung des ersten TOK-Darlehens (NTG-TOK) im Jahr 1990 folgende Auffassung:

— Auch wenn das ursprüngliche Darlehen 1983 im Rahmen einer genehmigten Beihilferegelung gewährt wurde, mußte die Umschuldung dieses Darlehens im Jahr 1990, als der Kfz-Gemeinschaftsrahmen anwendbar war, notifiziert werden. Etwa zu dem gleichen Zeitpunkt befaßte sich die Kommission mit einer Notifizierung in der Sache C 3/92 (Entwicklungskredite des niederländischen Staates und der Volvo Car Corp. an Volvo Car B.V.), die ebenfalls eine Änderung des Tilgungsplans betraf. Die niederländische Regierung mußte also wissen, daß die Umschuldung notifiziert werden mußte. Außerdem konnte kein anderes TOK-Darlehen festgestellt werden, das Gegenstand einer ähnlichen Umschuldung gewesen war. Unter diesen Umständen bestehen bei derartigen Darlehensrevisionen zumindest Zweifel in bezug auf das Vorhandensein staatlicher Beihilfeelemente [1].

[1] ABl. Nr. C 318 vom 24. 11. 1983, S. 3.

— Die Umschuldung enthielt zusätzliche staatliche Beihilfen, da sie die Rückzahlung nur in gewinnbringenden Jahren vorsah, und zwar zu einem Zeitpunkt, wo das Unternehmen schwere Verluste erlitt. Auf diese Weise erhielt das Unternehmen eine zusätzliche finanzielle Unterstützung. Die Kommission veranschlagte diesen finanziellen Vorteil zum Zeitpunkt des Beginns der Konkursverwaltung (2. Februar 1993) auf 10 742 000 hfl, wobei sie von der verhältnismäßig optimistischen Annahme ausging, daß während des Zeitraums 1993—2002 drei Jahre lang Verluste entstehen und in allen übrigen Jahren ausreichende Gewinne erwirtschaftet würden, um das Darlehen ratenweise zurückzuzahlen. Diese Berechnung berücksichtigt den Zinsvorteil, den DAF N.V. vom Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe bis zum Beginn der Konkursverwaltung erhalten hat, und stützt sich auf den Bezugssatz für die Berechnung des Nettosubventionsäquivalents von Regionalbeihilfen in den Niederlanden. Nach dem neuen Tilgungsplan würde das Darlehen statt 1998 im Jahr 2002 in voller Höhe zurückgezahlt.

— Durch die Umschuldung konnte außerdem die am 1. Oktober 1990 fällige Rückzahlung für das Jahr 1989 in ein 8 %-Darlehen verwandelt werden, dessen Rückzahlung erneut im Januar 1993 aufgeschoben wurde. Hierdurch erhöht sich die Beihilfe um 6 979 000 hfl.

— Das NTG-TOK-Darlehen wurde für die Entwicklung einer neuen schweren Lkw-Serie (F95) gewährt. Auch wenn die niederländische Regierung erklärt hat, daß ein Teil des TOK-Darlehens für die Entwicklung einer anderen Lkw-Serie (F80) verwendet wurde, die allerdings fehlschlug, und die Rückzahlung dieses Teils hätte annulliert werden können, ist es aufgrund der TOK-Regeln im engeren Sinne normal, vom Unternehmen die Rückzahlung des gesamten Darlehens aus den Einnahmen mit der Serie F95 zu verlangen, da der Beihilfevertrag nicht spezifizierte, daß das Projekt die Entwicklung zweier Lkw betraf. Die Rückzahlung könnte also zu Recht auf den Einnahmen aus dem einzigen Lkw beruhen, der im Rahmen des geförderten Vorhabens entwickelt wurde.

— Die niederländische Regierung verlangte trotz ihrer Kenntnis der finanziellen Situation als Aktionär des Unternehmens keine Sicherheiten. Die Kommission gibt zwar zu, daß dies eine ungewöhnliche Maßnahme gewesen wäre. Gleichzeitig ist sie aber davon überzeugt, daß die Umschuldung ebenso ungewöhnlich ist. Denn die niederländischen Behörden konnten in der langen Geschichte der TOK-Darlehen kein ähnliches Beispiel nennen.

Hinsichtlich des letzten TOK-Darlehens (NML-TOK), das 1991 gewährt und 1992 um eine weitere Tranche erhöht wurde, vertritt die Kommission folgende Auffassung:

— Mit dem TOK-Darlehen wurde eine Beihilfe unzulässigerweise, nämlich ohne Notifizierung gewährt. Aufgrund dieses Darlehens konnte das Unternehmen seine Lkw-Serien zu einem Zeitpunkt erneuern, wo es nicht in der Lage gewesen wäre, die damit verbundenen Ausgaben völlig aus eigenen Mitteln oder durch Inanspruchnahme des Kapitalmarktes zu bestreiten.

— TOK-Darlehen sind Gegenstand einer genehmigten Beihilferegelung. Sie enthalten nicht nur staatliche Beihilfen im Fall eines Scheiterns, sondern auch im Fall eines Gelingens, da sie zu einem Zinssatz unter dem Marktzinssatz gewährt werden und die Zinsen ohne Berechnung eines Zinseszins den Kapital zugeschlagen werden. Die Kommission veranschlagt die Beihilfe zum Zeitpunkt des Beginns der Konkursverwaltung auf 35 990 000 hfl, die sich aus 33 489 000 hfl Kapital und 2 501 000 hfl Zinsen zusammensetzt. Hierin ist der Zinsvorteil enthalten, den das Unternehmen vom Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe bis zum Beginn der Konkursverwaltung erhalten hat und für dessen Berechnung der für die Berechnung des Nettosubventionsäquivalents von Regionalbeihilfen in den Niederlanden gültige Bezugssatz verwendet wird. Da der niederländische Staat lediglich die Rückzahlung von 35 597 000 hfl durch das bankrotte Unternehmen DAF N.V. verlangt, bleibt ein Betrag von 393 000 hfl, der das vorerwähnte zusätzliche Beihilfeelement des Darlehens darstellt.

— Die Gewährung eines neuen TOK-Darlehens im Jahr 1991 war wirtschaftlich nicht gerechtfertigt, da DAF bereits Schwierigkeiten bei der Rückzahlung des ersten TOK-Darlehens hatte. Die Rückzahlung dieses Darlehens hätte in den Jahren erfolgen müssen, wo das Unternehmen noch Gewinne erzielte. Die Rückzahlung jedes weiteren TOK-Darlehens mußte zwangsläufig die künftige Rentabilität des Unternehmens beeinträchtigen und folglich die Beitreibung des ersten Darlehens in Frage stellen.

— Noch fragwürdiger war die Erhöhung des NML-TOK-Darlehens im Juli 1992, da sie zu einem Zeitpunkt erfolgte, wo das Unternehmen große finanzielle Schwierigkeiten hatte, da sechs Monate später der Konkurs eröffnet wurde.

Die Forschungsbeihilfe von 1,55 Mio. hfl wurde als Vorschuß auf eine Beihilfe außerhalb einer genehmigten Beihilferegelung gewährt. Sie wurde der Kommission notifiziert. Sie stellt auf jeden Fall eine staatliche Beihilfe dar, da sie einen Teil der normalen FuE-Ausgaben des Unternehmens deckt.

Was den von der NIB eingeräumten Aufschub der ersten Rückzahlung von 2,5 Mio. hfl eines Darlehens von 30 Mio. hfl betrifft, so teilt die Kommission den Standpunkt der niederländischen Behörden, daß sich der niederländische Staat nicht anders als andere ungesicherte Gläubiger der DAF N.V. verhalten hat. Diese von DAF N.V. vor Beginn der Konkursverwaltung nicht zurückgezahlte Rate eines öffentlichen Darlehens stellt demnach keine staatliche Beihilfe dar.

Hinsichtlich der noch nicht zurückgezahlte 7,5 Mio. hfl des vom niederländischen Staat verbürgten Überbrükkungsdarlehens haben die niederländischen Behörden der Kommission bestätigt, daß das gesamte Darlehen einschließlich der Zinsen inzwischen zurückgezahlt worden ist. Diese nicht notifizierte Beihilfe ist also nicht mehr vorhanden.

Was die staatliche Beteiligung von 155 Mio. hfl, also 41,78 % am Eigenkapital des neuen Unternehmens betrifft, so kann die bei der Eröffnung des Verfahrens von der Kommission geäußerte Vermutung, es könne sich hier um eine staatliche Beihilfe handeln, nicht aufrechterhalten werden. Da der niederländische Staat das Kapital unter denselben Bedingungen wie die privaten Aktionäre bereitgestellt hat, deren Beteiligung tatsächliche wirtschaftliche Bedeutung hat, und da die Untersuchung des Geschäftsplans ergeben hat, daß mit einer angemessenen Rendite gerechnet werden kann, drängt sich der Schluß auf, daß diese Beteiligung dem marktwirtschaftlichen Investor-Grundsatz entspricht (1). Sie enthält demnach keine staatliche Beihilfe.

Hinsichtlich des Verkaufs der Vermögenswerte des alten DAF-Unternehmens an das neue Unternehmen und der diesbezüglichen Rolle der niederländischen Behörden vertritt die Kommission die Auffassung, daß sich der niederländische Staat nicht einseitig der mündlichen Vereinbarung vom 20. Februar 1993, die für alle Beteiligten verbindlich war, hätte entziehen können, auch wenn ihm danach möglicherweise ein interessanteres Angebot zu Ohren gekommen wäre. Außerdem haben die Rechtsberater des niederländischen Staates und die Konkursverwalter nachgewiesen, daß ein höherer Verkaufspreis als der von DAF Trucks N.V. gezahlte Preis nicht dem niederländischen Staat als ungesichertem Gläubiger von DAF N.V., sondern den Gläubigern der DAF-Tochtergesellschaften im Vereinigten Königreich zugute gekommen wäre. Daher ist die Schlußfolgerung angebracht, daß sich die Behörden als Gläubiger von DAF N.V. wie private Investoren in einem Konkursverfahren verhalten haben.

Nach niederländischem Recht müssen die Konkursverwalter von DAF selbständig handeln. Der Staat kann also den Konkursverwaltern keine Anweisungen erteilen. Zwar kann aus wirtschaftlicher Sicht behauptet werden, daß DAF Trucks N.V. aufgrund eines niedrigeren Kaufpreises für die Vermögenswerte von DAF N.V. als möglicherweise im Fall eines konkurrentfähigen Angebotes einen finanziellen Vorteil erhalten hat. Doch waren die Verwalter nicht verpflichtet, ein derartiges Angebot einzuholen. Angesichts der ihnen zur Verfügung stehenden Informationen und des Zeitdrucks, der seitens der Geber des Überbrückungsdarlehens auf ihnen lastete, kann billigerweise festgestellt werden, daß die Konkursverwalter die Rechtsvorschriften befolgt haben. Schließlich wurde bestätigt, daß die beiden Gesellschaften (DAF N.V. und DAF Trucks N.V.) rechtlich unterschiedliche, voneinander völlig unabhängige Unternehmen sind.

(1) Siehe Mitteilung der Kommission über die finanziellen Tätigkeiten zwischen Mitgliedstaaten und öffentlichen Unternehmen, ABl. Nr. C 273 vom 18. 10. 1991, S. 2.

Die drei restlichen vorerwähnten staatlichen Beihilfeelemente zugunsten von DAF N.V. fallen in den Anwendungsbereich des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag und des Artikels 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens, weil auf den europäischen Liefer- und Lastkraftwagenmärkten, auf denen DAF N.V. mit Anteilen von 2,7 % bzw. 8 % im Jahr 1992, seinem letzten Betriebsjahr, aktiv beteiligt war, ein besonders lebhafter innergemeinschaftlicher Handel herrscht.

VI

Die niederländische Regierung hat durch die Nichtnotifizierung der vorerwähnten Beihilfemaßnahmen, die zwei TOK-Darlehen und einen Vorschuß von 1,55 Mio. hfl auf eine notifizierte Forschungsbeihilfe vor ihrer Genehmigung durch die Kommission betreffen und DAF N.V. vor seinem Konkurs gewährt worden sind, gegen Artikel 93 Absatz 3 des EG-Vertrags verstoßen. Da sie die Beihilfen nicht vorher mitgeteilt hat, konnte die Kommission keine Stellungnahme abgeben, bevor sie gewährt wurden. Diese in Zuwiderhandlung gegen Artikel 93 Absatz 3 des Vertrags gewährten Beihilfen sind daher unzulässig.

VII

Soweit nicht etwas anderes bestimmt ist, sind gemäß Artikel 92 Absatz 1 staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. In Artikel 92 Absätze 2 und 3 werden die Voraussetzungen aufgeführt, unter denen diese Beihilfen dennoch zulässig sind oder genehmigt werden dürfen.

Artikel 92 Absatz 2 EG-Vertrag erklärt bestimmte Arten von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt für vereinbar. Aufgrund der Art, des Standorts und des Zwecks der vorerwähnten Beihilfe ist diese Vorschrift nicht anwendbar.

Artikel 92 Absatz 3 EG-Vertrag nennt Beihilfen, die mit dem Gemeinsamen Markt als vereinbar angesehen werden können. Diese Vereinbarkeit muß im gemeinschaftsweiten Kontext und nicht auf der Ebene eines einzelnen Mitgliedstaats beurteilt werden. Zur Wahrung eines ordnungsgemäßen Funktionierens des Gemeinsamen Marktes und in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Artikels 3 Buchstabe g) EG-Vertrag müssen die in Artikel 92 Absatz 3 EG-Vertrag vorgesehenen Ausnahmen vom grundsätzlichen Beihilfeverbot des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag bei der Untersuchung einer Beihilferegelung oder Gewährung einer Einzelbeihilfe eng ausgelegt werden.

Die Kommission hat insbesondere für die Kraftfahrzeugindustrie einen Gemeinschaftsrahmen angenommen, der alle Kriterien für die Beurteilung der Vereinbarkeit von Beihilfen an diesen Industriezweig mit dem Gemeinsamen Markt enthält und durch den der Beurteilungsspielraum des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag eingeschränkt wird.

Wie die Kommission weiter oben und bereits anläßlich der Eröffnung des Verfahrens erklärt hat, ist sie davon überzeugt, daß beide Beihilfemaßnahmen aufgrund des Kfz-Gemeinschaftsrahmens, der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung (1990, 1991 und 1992) anwendbar war, notifiziert werden mußten. Die Kommission muß daher prüfen, ob diese Maßnahmen mit den Bewertungskriterien des Gemeinschaftsrahmens vereinbar waren.

Die Kommission hat die Region Süd-Ost-Brabant, in dem sich das DAF-Unternehmen in den Niederlanden befindet, vor kurzem als Ziel-2-Gebiet eingestuft. Zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung (1990, 1991 und 1992) war dieses Gebiet kein regionales Fördergebiet im Sinne des Artikels 93 Absatz 3 Buchstabe a) bzw. c) des Vertrages. Keine der Beihilfemaßnahmen verfolgt im übrigen ein regionales Ziel.

Für den Vorschuß von 1,55 Mio. hfl auf eine notifizierte, aber nicht genehmigte FuE-Beihilfe liegt der Kommission der Beweis vor, daß DAF N.V. vor seinem Konkurs 18,3 Mio. hfl auf das VOLEM-Projekt (beschleunigte Entwicklung schadstoffarmer Motoren) verwendet hat, das nach Auffassung ihres Kraftfahrzeugsachverständigen genügend Forschungselemente im Vorwettbewerbsfeld enthält, um die Höhe der gezahlten Beihilfe zu rechtfertigen. Zu den Forschungsarbeiten gehört insbesondere die Untersuchung der Luftzirkulation des Motors durch Verwendung mathematischer Computermodelle mit visueller Darstellung der Luftströmung. Der Vorschuß steht also mit den Leitlinien für die Beurteilung von FuE-Beihilfen des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie im Einklang und erfüllt somit die Voraussetzungen für die Anwendung der Ausnahmeregelung des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag.

Für die Umschuldung des NTG-TOK-Darlehens gelten die einschlägigen Vorschriften des Kfz-Gemeinschaftsrahmens über Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, da das Unternehmen im Rahmen der genehmigten TOK-Beihilferegelung bereits den höchstmöglichen Beihilfebetrag erhalten hatte und folglich eine Heraufsetzung der Beihilfeintensität zur Erreichung des ursprünglichen Beihilfeziels nicht als notwendig erachtet werden kann.

Die Umschuldung des TOK-Darlehens im Dezember 1990, durch die DAF N.V. während der schwierigen Jahre 1990—1992, in denen es konsolidierte Verluste von 880 Mio. hfl anhäufte, einen Teil des Darlehens nicht zurückzuzahlen brauchte, enthält Elemente einer Rettungsbeihilfe, die nur unter außergewöhnlichen Umständen hätte genehmigt werden können. Nach dem Gemeinschaftsrahmen sollten Beihilfen dieser Art „von einem umfassenden Umstrukturierungsplan abhängig gemacht und nur dann gewährt werden, wenn der Nachweis dafür erbracht wurde, daß dem Interesse der Gemeinschaft am besten durch das Fortbestehen eines Unternehmens und die Wiederherstellung seiner Lebensfähigkeit gedient ist.

Dabei muß gewährleistet sein, daß die Beihilfe den Begünstigten nicht in die Lage versetzen kann, seinen Marktanteil zu Lasten der nicht geförderten Wettbewerber zu erhöhen. In Bereichen wie dem Nutzfahrzeugsektor, in dem bei einigen Unternehmen überschüssige Kapazitäten fortbestehen, könnte die Kommission einen Kapazitätsabbau als Beitrag zur strukturellen Gesundung dieses Sektors verlangen." DAF N.V. verzeichnete zu diesem Zeitpunkt Überkapazitäten, erstellte aber und führte keinen Umstrukturierungsplan durch, der die Herabsetzung dieser Überkapazitäten vorsah. Erst als sich die finanzielle Situation Ende 1992 derart verschlechtert hatte, daß die Banken mit einer Aufhebung der Kreditlinien drohten, erstellte DAF N.V. einen drastischen Umstrukturierungsplan, der den Abbau eines Teils seiner Überkapazitäten vorsah. Dieser Plan ist niemals verwirklicht worden, da das Unternehmen im Februar 1993, als es ihm nicht gelang, die für den Plan notwendige Finanzierung sicherzustellen, Konkurs anmelden mußte.

Hinsichtlich der Gewährung des NML-TOK-Darlehens gelten verschiedene Vorschriften des Kfz-Gemeinschaftsrahmens. Unter dem Kapitel „Beihilfen für Forschung und Entwicklung" heißt es im Gemeinschaftsrahmen: „Die Kommission wird ihre befürwortende Haltung gegenüber Beihilfen dieser Art in der vorwettbewerblichen Stufe aufrechterhalten. Sie muß jedoch im Einklang mit dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen (1) gewährleisten, daß eine eindeutige Unterscheidung zwischen den eigentlichen Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten und der mit Produktionsinvestitionen (Modernisierung) einhergehenden Einführung neuer Techniken getroffen wird." Unter dem Kapitel Investitionsbeihilfen für Innovation, Modernisierung oder Rationalisierung heißt es im Gemeinschaftsrahmen: „Nach der Errichtung eines offenen Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge wird der Wettbewerb zwischen den Herstellern an Intensität zunehmen und werden sich die Beihilfen in verstärktem Maße wettbewerbsverzerrend auswirken. Deshalb wird die Kommission selbst dann eine restriktive Haltung einnehmen, wenn mit Beihilfen für Modernisierungen und Innovationen regionalpolitische Ziele verfolgt werden. Investitionen für diese Zwecke sollten von den Unternehmen selbst durchgeführt und in der Regel entweder aus eigenen Mitteln oder über Bankdarlehen als Teil ihrer üblichen Geschäftstätigkeit in einem wettbewerbsfähigen Markt finanziert werden." ... „In ähnlicher Weise werden Innovationsbeihilfen daraufhin zu untersuchen sein, ob die Beihilfe für die Einführung wirklich neuartiger Erzeugnisse oder Verfahren auf Gemeinschaftsebene bestimmt ist." Unter dem Kapitel „Beihilfen für Umweltschutz und Energieeinsparung" heißt es im Gemeinschaftsrahmen: „Die Entwicklung schadstoffarmer und energieeinsparender Fahrzeuge ist eine auch im Gemeinschaftsrecht verankerte Grundforderung an die Kfz-Industrie, die deshalb aus den eigenen Mitteln der Unternehmen zu finanzieren ist."

Unter Berücksichtigung der Stellungnahme ihres Kraftfahrzeugsachverständigen vertritt die Kommission die Auffassung, daß die durch das TOK-Darlehen geförderten Tätigkeiten keine Forschung in der vorwettbewerblichen Stufe betreffen, die entweder als Grundlagen- oder als angewandte Forschung eingestuft werden kann. Die Förderung betraf die letzte Entwicklungsstufe neuer mittelschwerer Lkw-Modelle und die Konstruktionskosten für die industrielle Herstellung dieser Modelle. Dies entspricht der Entwicklungs- und der Vorproduktionsstufe. Die geförderten Tätigkeiten wurden zwischen Januar 1991 und Juli 1992 durchgeführt, also kurz vor der Markteinführung der DAF-75- und DAF-85-Serie (im Herbst 1992). Die in den Unterlagen der niederländischen Behörden zum Teil beschriebene vorwettbewerbliche Forschung muß ganz zu Beginn des Vorhabens (1988—1990) stattgefunden haben und erhielt keine Förderung oder war Gegenstand des wegen der FuE-Beihilfe getrennt notifizierten VOLEM-Projekts (siehe oben).

Nach Prüfung der von den niederländischen Behörden eingereichten Unterlagen und insbesondere nach Prüfung der vergleichenden Tests der neuen Modellreihe mit konkurrierenden Modellen vertritt der von der Kommission zu Rate gezogene Sachverständige ebenfalls die Auffassung, daß die neue Serie keine Innovation des Designs oder der Leistung in bezug auf Energieeinsparung, Betriebskosten, Produktion, Lärm- oder Schadstoffemission darstellt. Dies soll kein negatives Urteil über die Erzeugnisse beinhalten, die in Marktumfragen stets zu den besten Erzeugnissen im Marktsegment der mittelschweren Lastkraftwagen in Europa gerechnet werden.

In Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrahmen ist die Entwicklung neuer schadstoffarmer und energieeinsparender Fahrzeuge eine Grundforderung an ein Lkw-Unternehmen, das auf dem europäischen Lkw-Markt wettbewerbsfähig bleiben will. Dies ist eine normale Geschäftstätigkeit, die grundsätzlich nicht gefördert werden sollte.

Die Voraussetzungen, die für die Anwendung der Ausnahmeregelung des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag in Übereinstimmung mit dem Kfz-Gemeinschaftsrahmen vorliegen müssen, werden also für die letzten beiden Beihilfemaßnahmen nicht erfüllt.

Aus diesen Gründen sind die beiden Beihilfemaßnahmen zugunsten der DAF N.V. nicht nur unzulässig, weil die niederländische Regierung gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag verstoßen hat, sondern auch mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, da sie die Voraussetzungen für die Anwendung der Ausnahmeregelungen des Artikels 92 EG-Vertrag nicht erfüllen. Daher sind sie auch mit der Funktionsweise des EWR-Abkommens unvereinbar.

(1) ABl. Nr. C 83 vom 11. 4. 1986, S. 2.

VIII

Sollte die Würdigung des Falls zu dem Ergebnis führen, daß dem alten DAF-Unternehmen unzulässige und unvereinbare staatliche Beihilfen gewährt worden sind, die vom bankrotten Unternehmen nicht beigetrieben werden können, so würde die Kommission — wie sie anläßlich der Eröffnung des Verfahrens erklärt hat — prüfen, ob diese Beihilfen vom neuen DAF-Unternehmen, DAF Trucks N.V., zurückgezahlt werden müssen.

Aufgrund der Feststellung, daß DAF N.V. und DAF Trucks N.V. rechtlich zwei verschiedene Unternehmen sind und die Vermögenswerte von DAF N.V. in Übereinstimmung mit dem niederländischen Konkursrecht verkauft worden sind, wird die Kommission nicht die Beitreibung dieser Beihilfen von DAF Trucks N.V. fordern, auch wenn sich später herausstellen sollte, daß die Beihilfen nicht (völlig) von dem in Konkurs befindlichen Unternehmen, DAF N.V., zurückgezahlt werden können —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN :

Artikel 1

Die 1,55-Mio.-hfl-Beihilfe der niederländischen Regierung zugunsten von DAF N.V., die vor der Genehmigung des notifizierten FuE-Beihilfevorhabens durch die Kommission gezahlt wurde, ist unzulässig. Die Beihilfe ist jedoch aufgrund von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrages mit dem Gemeinsamen Markt und folglich mit der Funktionsweise des EWR-Abkommens vereinbar.

Artikel 2

Die beiden von der niederländischen Regierung im Rahmen der TOK-Beihilferegelung an DAF N.V. gewährten Beihilfen, die auf der Grundlage des Bezugssatzes für die Berechnung des Nettosubventionsäquivalents von Regionalbeihilfen in den Niederlanden auf 17 721 000 hfl bzw. 393 000 hfl zum Zeitpunkt des Beginns der Konkursverwaltung des Unternehmens veranschlagt werden, sind unzulässig und mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 des Vertrages und folglich mit der Funktionsweise des EWR-Abkommens unvereinbar.

Artikel 3

Die niederländische Regierung fordert von DAF N.V. den in Artikel 2 genannten Beihilfebetrag zurück. Auf diesen Betrag erhebt sie vom Zeitpunkt seiner Gewährung an Zinsen auf der Grundlage des zu diesem Zeitpunkt für die Berechnung des Nettosubventionsäquivalents von Regionalbeihilfen in den Niederlanden gültigen Bezugssatzes.

Artikel 4

Die niederländische Regierung teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach dem Datum der Notifizierung dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die sie ergriffen hat, um ihren Verpflichtungen nachzukommen.

Artikel 5

Diese Entscheidung ist an das Königreich der Niederlande gerichtet.

Brüssel, den 4. Oktober 1995

Für die Kommission

Karel VAN MIERT

Mitglied der Kommission