

pläne stützen, ist zwar nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, aber die Beihilfe würde hier vermutlich den Handel in einer Weise beeinträchtigen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, weil sie sich nicht an den Gemeinschaftsrahmen für Beihilfen an die Kunstfaserindustrie hält.

Aus diesen Gründen hat die Kommission wegen der geplanten Beihilfe ein Verfahren nach Artikel 93 Absatz 3 eingeleitet.

Die Kommission setzt daher Ihrer Regierung eine Frist von einem Monat nach Eingang dieses Schreibens, um sich zu dem Vorgang zu äußern und weitere Angaben nachzutragen.

Die Kommission möchte Ihre Regierung daran erinnern, daß Artikel 93 Absatz 3 aufschiebende Wirkung hat und sie auf eine Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 318 vom 24. November 1983, Seite 3, hinweisen: danach ist jede rechtswidrig gewährte Beihilfe, d. h. jede nicht angemeldete Beihilfe und jede vor einer endgültigen Entscheidung nach Artikel 93 Absatz 2 gewährte Beihilfe, wieder zurückzufordern. Ihre Regierung wird ersucht, innerhalb von zehn Arbeitstagen nach Zustellung dieses Schreibens zu bestätigen, daß keine Beihilfe ausgezahlt wird, bis die Kommission eine endgültige Entscheidung getroffen hat.

Bleibt eine Bestätigung aus, so behält sich die Kommission vor, von Ihrer Regierung eine Aussetzung der Zahlungen zu verlangen<sup>(1)</sup>.

Die Kommission ersucht ferner Ihre Regierung, die BVBA DS Profil unverzüglich dahin gehend zu informieren, daß ein Verfahren eingeleitet worden ist, und daß sie jede rechtswidrig erhaltene Beihilfe wieder zurückzahlen hat.

Die Kommission wird dieses Schreiben im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlichen, so daß die übrigen Mitgliedstaaten und anderen Beteiligten sich dazu äußern können. Auch Interessenten in den EFTA-Staaten werden über das EWR-Supplement zum *Amtsblatt* aufgefordert, sich zu dem Fall zu äußern.“

Die Kommission ersucht hiermit die übrigen Mitgliedstaaten und Beteiligten, sich innerhalb eines Monats zu äußern. Ihre Anschrift lautet:

Kommission der Europäischen Gemeinschaften,  
Rue de la Loi 200,  
B-1049 Brüssel.

*Die Äußerungen werden an die belgische Regierung weitergeleitet.*

<sup>(1)</sup> Siehe Schreiben der Kommission vom 4. März 1991 an die Mitgliedstaaten zur Notifizierung von Beihilfeplänen und zu der Behandlung von Beihilfen, bei denen ein Verstoß gegen Artikel 93 Absatz 3 vorliegt.

## Genehmigung einer staatlichen Beihilfe nach Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags

Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden

(94/C 201/03)

(Text von Bedeutung für den EWR)

**Zusammenfassung der Kommissionsentscheidung:** Die Kommission hat keine Bedenken gegen Pläne der britischen Regierung, Jaguar für ein Investitionsprojekt eine Beihilfe zu gewähren.

Die britische Regierung hatte mit Schreiben des Department of Trade and Industry vom 4. Februar 1994 die Kommission von ihrer Absicht in Kenntnis gesetzt, Jaguar Cars Ltd eine staatliche Beihilfe aufgrund des Industrial Development Act 1982 als gezielte Regionalhilfe zu gewähren. Jaguar gehört inzwischen ganz der amerikanischen Ford Motor Company. Die Beihilfe ist für ein Investitionsprojekt bestimmt, für den Bau eines neuen Sportwagens, X 100, der in Werken von Jaguar und Ford in Coventry, Birmingham und Liverpool gebaut werden soll.

Jaguars Investitionspläne gehen auf die Entscheidung zurück, einen neuen Sportwagen der Luxusklasse zu bauen, der den seit 1975 gebauten XJS ablösen soll. Jaguar ver-

spricht sich davon eine stärkere Marktstellung in diesem ganz besonderen Marktsegment. Der neue X 100 soll einen stärkeren, saubereren Motor bekommen.

Der X 100 soll in zwei Jaguar-Werken und zwei Ford-Werken gebaut werden. Karosseriebau und Lackiererei kommen nach Castle Bromwich in Birmingham zu Jaguar, wo ein neuer rationeller Produktionsbetrieb für kleine Serien entsteht. Die Endmontage erfolgt bei Jaguar in Browns Lane, Coventry, mit einem neuen Deckenförderer. Den Motor baut Ford in Südwest Wales im Werk Bridgend. Die Fertigungsanlagen sind völlig neu: Transferstraßen, Montage- und Testautomaten und eine einmalige Zylinderlaufbuchsen-Galvanisieranlage. Die Formteile kommen aus dem Ford-Werk Halewood in Liverpool, wo es bereits einen Preßbetrieb gibt, der mit alten und neuen Formen arbeitet. Alle vier Werke liegen in regionalpolitischen Fördergebieten nach Artikel 92 Ab-

satz 3 Buchstaben a) und c). Für die Investitionen in Bridgend gibt es keine Fördermittel.

Das Projekt soll über die Jahre 1993—1997 abgewickelt werden. Die Kosten belaufen sich auf 187 Millionen £Stg, davon sind 73,3 Millionen förderfähig. Eine Kapazitätserhöhung bewirken die Investitionen für den Jaguar X 100 nicht. Der Bau des X 100 sichert 883 Arbeitsplätze bis 1998.

Die geplante Beihilfe besteht aus einem Zuschuß im Rahmen einer genehmigten Regionalhilfe (Regional Selective Assistance). Der Zuschuß beläuft sich auf 9,4 Millionen £Stg, hinzu kommt eine Ausbildungshilfe von 1,8 Millionen £Stg in Form von Leistungen der Lokalbehörden. Der Zuschuß wird 1994—1997 in vier Raten gezahlt, solange das Projekt planmäßig läuft. Die Mittel werden gesperrt/zurückgefordert, wenn das Projekt seine Ziele nicht erreicht. Die Beihilfeintensität liegt bei 11,9 % netto ohne Ausbildungshilfe.

Die 9,4 Millionen £Stg sind meldepflichtig aufgrund des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen an die Kraftfahrzeug-Industrie. Da es einen starken Handel mit Luxus-Sportwagen innerhalb der Gemeinschaft gibt, sind Beihilfen, die einem Unternehmen einen Teil der Investitionsaufwendungen abnehmen, offensichtlich eine Bedrohung im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 des EG-Vertrags und Artikel 62 Absatz 1 des EWR-Abkommens — sie drohen den Wettbewerb unter den Kraftfahrzeugherstellern zu verfälschen und den Handel innerhalb der Gemeinschaft zu beeinträchtigen.

Die Lehrgänge des örtlichen Training and Enterprise Council sind nicht speziell auf die Kfz-Industrie zugeschnitten und vermitteln nur allgemeines technisches Grundwissen, das auch in anderen Unternehmen und Wirtschaftszweigen genutzt werden kann; so ist die Ausbildungshilfe (bis zu 1,8 Millionen £Stg) keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 des EG-Vertrags und Artikel 62 Absatz 1 des EWR-Abkommens.

Da das Projekt mehr als 12 Millionen ECU kosten soll, ist die geplante Beihilfe nach dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an die Kraftfahrzeugindustrie zu beurteilen. Danach können Investitionen im Fahrzeug- und Motorenbau einen wertvollen Beitrag zur Entwicklung einer strukturschwachen Region leisten.

Die Jaguar- und Ford-Werke, in die investiert werden soll, liegen in Birmingham, Coventry (Intermediate Area) und Liverpool. Alle Standorte haben beträchtliche wirtschaftliche und soziale Schwierigkeiten, vor allem eine hohe und weiter steigende Arbeitslosigkeit, bedingt durch den Niedergang anderer Wirtschaftszweige. Erst 1993 gab es noch Entlassungen bei Leyland DAF in Birmingham und British Coal in Coventry.

Die geplanten Investitionen sollen bis 1998 883 Arbeitsplätze sichern. Das Vorhaben leistet also einen beachtlichen Beitrag zur Erhaltung von Arbeitsplätzen in Gebieten mit steigender Arbeitslosigkeit und helfen so bei der Überwindung von Strukturschwächen. Ohne Beihilfen würde das Projekt nicht zustandekommen und die Ar-

beitslosigkeit weiter zunehmen, da die einzige Alternative für Ford ein Standort in den Vereinigten Staaten war. Ohne den X 100 hätte Jaguar langfristig in England keine Aussichten, denn ob es gelingen würde, das nächste Jaguar-Modell in England zu entwickeln, ist fraglich. Die Beihilfeintensität liegt weiter unter den 30 % netto, die in Castle Bromwich und Halewood die Grenze für Regionalhilfen bilden, und auch unter den 20 % für Coventry.

Nach Gemeinschaftsrahmen für die Kraftfahrzeug-Industrie hat die Kommission bei der Bewertung von Regionalhilfen die Vorteile für die Region gegen Nachteile für den Industriezweig insgesamt abzuwägen, wie die Entstehung großer Überkapazitäten. Demnach muß sichergestellt werden, daß die Beihilfe in einem angemessenen Verhältnis zur Größe der Schwierigkeiten steht, damit keine unnötigen Wettbewerbsverzerrungen entstehen.

Zu den Auswirkungen der Beihilfe auf die Kraftfahrzeug-Industrie der Gemeinschaft ist nur zu sagen, daß Jaguar für den X 100 seine Kapazität nicht erhöht. Obwohl der europäische PKW-Markt zur Zeit mit ernstesten Überkapazitäten zu kämpfen hat, wirkt sich das Projekt nicht negativ auf die ganze Automobilindustrie in der Gemeinschaft aus, und es entstehen auch keine neuen Überkapazitäten in der PKW-Produktion.

Die Kommission hat für die Investitionspläne von Jaguar eine komparative Kosten-Nutzen-Analyse angestellt: Sie wollte wissen, inwieweit die geplante Beihilfe in einem angemessenen Verhältnis zu den regionalen Schwierigkeiten steht. Sie versuchte zunächst festzustellen, welche Kostenvorteile und -nachteile Jaguar entstehen, wenn es den neuen X 100 in Birmingham, Coventry und Liverpool bauen läßt statt an einem zentralen Ort, für den es keine Regionalhilfen gibt. Damit würde dann klar, wie groß das standortspezifische Handicap bei den Investitionsentscheidungen ist. Ermittelt wurden die Mehrkosten (Investitionsaufwand und Betriebskosten) für drei Betriebsjahre.

Die Kommission gelangte zu dem Ergebnis — sie stützte sich weitgehend auf Zahlen von Jaguar, die sie von der britischen Regierung erhalten hatte —, daß sich der Standortnachteil für Jaguar und Ford bei Investitionen in Castle Bromwich, Browns Lane und Halewood auf 10,3 % der förderfähigen Investitionen beläuft. Die Beihilfeintensität von brutto 11,9 % liegt genau 1,6 % darüber.

Die Kommission ist in Entscheidungen zum Gemeinschaftsrahmen immer davon ausgegangen, daß Beihilfen nicht nur gerade die Mehrkosten einer Ansiedlung in einer strukturschwachen Region ausgleichen dürfen, solange nicht die ganze Industrie in Schwierigkeiten gebracht wird. In derartigen Fällen kann auch eine Überkompensierung von Standortnachteilen genehmigt wer-

den als zusätzlicher Anreiz für den Investor, in einem Fördergebiet zu bauen: Dieser würde also gewissermaßen einen Nachschlag bekommen. Da die Investitionen von Jaguar keine zusätzlichen Kapazitäten schaffen, und die Automobilindustrie hierdurch keine neuen Probleme bekommt, kann die Kommission der Regionalhilfe in voller Höhe von 9,4 Millionen £Stg zustimmen.

Die von den britischen Behörden geplante Regionalhilfe für Jaguar Cars Limited ist vereinbar mit Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des EG-Vertrags und Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens, da sie sich an

die regionalpolitischen Kriterien des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen an die Kraftfahrzeug-Industrie hält.

Die Kommission hat keine Bedenken gegen die von den britischen Behörden geplante Gewährung einer Regionalhilfe in Höhe von 9,4 Millionen £Stg, solange die Beihilfe in der angemeldeten Weise vergeben wird. Die Kommission stützt ihre Entscheidung auf Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des EG-Vertrags und Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens.

**Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags  
Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden**

(94/C 201/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

**Datum der Annahme:** 29. 9. 1993

**Mitgliedstaat:** Deutschland (Baden-Württemberg)

**Beihilfe Nr.:** N 549/93

**Titel:** Überbrückungshilfe (Aluminium Gießerei Villingen GmbH)

**Zielsetzung:** Erhaltung des Unternehmens bis zur Klärung der Vereinbarkeit einer geplanten Umstrukturierungshilfe C 29/93 (Abl. Nr. C 306 vom 12. 11. 1993)

**Rechtsgrundlage:** Wirtschaftsförderungsprogramm Baden-Württemberg

**Haushaltsmittel:** Bürgschaft für einen Bankkredit zu Marktkonditionen

**Dauer:** Laufzeit des Verfahrens C 29/93

**Datum der Annahme:** 16. 3. 1994

**Mitgliedstaat:** Spanien (Baskenland)

**Beihilfe Nr.:** N 10/94

**Titel:** Stahlindustrie, auch außerhalb des EGKS-Bereichs, Artikel 1 Absatz 2 und 6 Absatz 2 und Artikel 4 Absatz 1 der Entscheidung Nr. 3855/91 der Kommission und Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) des EG-Vertrags

**Zielsetzung:** Staatsbeteiligung an Auffangunternehmen für Pesa und Aforasa — GSB mit 1,005 Mrd. Peseten, 15 % des GSB-Grundkapitals, Sozialplan 150 Millionen Peseten

**Datum der Annahme:** 29. 3. 1994

**Mitgliedstaat:** Frankreich

**Beihilfe Nr.:** N 89/94

**Titel:** Beihilfen für Inanspruchnahme von Wirtschaftsberatern

**Zielsetzung:** Anreiz für Unternehmen, sich von Wirtschaftsberatern helfen zu lassen, um mehr zu leisten (Empfänger: selbständige Unternehmen mit bis zu 500 Beschäftigten)

**Haushaltsmittel:** 800 Millionen ffrs/122 Millionen ECU jährlich

**Beihilfeintensität:** In der Regel bis zu 50 % mit einer absoluten Obergrenze

**Dauer:** Fünf Jahre 1994-1998

**Datum der Annahme:** 6. 4. 1994

**Mitgliedstaat:** Deutschland (ehemalige DDR — Brandenburg)

**Beihilfe Nr.:** N 14/93

**Titel:** Regionale Investitionshilfen für TTR Thyssen-Rohstoff-Recycling GmbH, Ostberlin

**Zielsetzung:** Investitionsvorhaben Schaffung neuer Schrott-Recycling-Kapazitäten

**Rechtsgrundlage:**

- a) Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur
- b) Investitionszulagengesetz

**Haushaltsmittel:**

- a) 7 730 000 DM
- b) 2 361 000 DM

**Dauer:** Ad hoc

**Bedingungen:** Jahresbericht