II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 27 juillet 1994

concernant des aides à l'investissement accordées au groupe Volkswagen dans les nouveaux *Länder* allemands

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(94/1068/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 93 paragraphe 2 premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62 paragraphe 1 point a),

après avoir mis les parties intéressées en demeure de présenter leurs observations conformément aux dispositions de ces articles [1],

considérant ce qui suit:

I

Par lettre du 14 janvier 1992, la Commission avait informé l'Allemagne de l'ouverture d'une procédure au titre de l'article 93 paragraphe 2 du traité CE à propos du projet du gouvernement allemand d'accorder des aides destinées à financer des investissements du groupe Volkswagen dans les nouveaux *Länder*. La décision d'ouverture de la procédure avait été prise le 18 décembre 1991.

Lors de l'ouverture de la procédure, la Commission a émis des doutes sérieux quant à la compatibilité de ces aides avec l'article 92 du traité CE, qu'elle motivait ainsi:

— les aides d'État n'ont pas été notifiées à la Commission dans les règles, conformément à l'article 93 paragraphe 3 du traité, et il n'était pas encore possible de déterminer avec précision quel serait leur montant,

— apparemment, une intensité d'aide élevée était prévue avec une augmentation considérable des capacités, qui était susceptible de fausser la concurrence sur le marché européen de l'automobile,

— il n'avait pas été apporté de justification suffisante au fait que, outre des aides régionales relativement élevées, des aides indirectes à l'investissement et des aides au fonctionnement limitées dans le temps devaient également être accordées par la Treuhandanstalt, du fait des problèmes économiques et structurels affectant les nouveaux *Länder*. L'intensité globale des aides risquait d'être tout à fait disproportionnée et incompatible avec l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile.

II

Par lettres des 19 septembre 1990, 14 décembre 1990 et 14 mars 1991, la Commission a réclamé, conformément à l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile, la notification de l'ensemble des aides aux nouveaux investissements de la société Volkswagen AG dans les nouveaux *Länder*, en attirant l'attention des autorités allemandes sur le fait que avant de pouvoir être accordées, ces aides devaient être notifiées et approuvées par la Commission.

Par lettre du 29 mai 1991, l'Allemagne a déclaré que l'encadrement communautaire n'avait pas été applicable dans les nouveaux *Länder* entre le 1er janvier 1991 et le 31 mars 1991, parce qu'il avait expiré fin 1990. Sa prorogation par la Commission, en décembre 1990, ne pouvait être juridiquement valable que si elle avait reçu l'accord officiel du gouvernement allemand ou si elle avait fait l'objet d'une décision formelle de la Commis-

[1] JO n° C 68 du 17. 3. 1992, p. 14.

sion dans le cadre d'une procédure au titre de l'article 93 paragraphe 2. Les mesures d'aide ayant été adoptées avant le 31 mars 1991, elles n'auraient pu être examinées par la Commission que dans le cadre des régimes d'aides régionales approuvés pour les nouveaux *Länder* (1).

La position juridique ainsi adoptée par l'Allemagne n'a pu être acceptée par la Commission, pour les raisons suivantes:

— la décision 90/381/CEE de la Commission, du 21 février 1990, relative aux régimes d'aides allemands applicables au secteur automobile (2), n'a pas été contestée par le gouvernement allemand et n'était pas limitée dans le temps, se sorte que la prorogation de l'encadrement par la Commission en décembre 1990 n'a pas affecté l'obligation de notification,

— l'Allemagne n'a ni contesté la prorogation de l'encadrement communautaire, ni manifesté aucune réaction à cet égard, de telle sorte que la Commission pouvait à bon droit estimer qu'elle le respecterait,

— lors de l'approbation de l'extension des régimes d'aides régionales aux nouveaux *Länder* [SG(91) D/12002 du 9 janvier 1991], la Commission avait réclamé le maintien de l'encadrement communautaire. Le dix-neuvième programme-cadre relatif à la tâche d'intérêt commun État fédéral/*Länder* [publié en juillet 1991 par le gouvernement allemand et approuvé par lettre SG(90) D/27707 du 2 octobre 1991] est par conséquent aussi applicable dans les nouveaux *Länder*. Cela implique que l'obligation de notification des aides dans le secteur automobile s'applique également dans ces cas.

La Commission a considéré que les aides n'avaient pas été notifiées, dans la mesure où elles avaient été adoptées par les autorités allemandes avant que la Commission ait pu les approuver (3).

La décision d'engager la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 était basée sur une première analyse détaillée des informations contenues dans les lettres allemandes des 16 septembre et 10 décembre 1991 et sur plusieurs entretiens bilatéraux entre les autorités allemandes et des représentants de la Commission.

Dans sa lettre du 14 janvier 1992, la Commission demandait à l'Allemagne non seulement de présenter, dans un délai d'un mois, ses observations sur la décision d'ouvrir la procédure au titre de l'article 93 paragraphe 2 dans le cas Volkswagen, mais également de confirmer, dans un délai de dix jours ouvrables, si elle acceptait de suspendre tout versement d'aides à Volkswagen pour les investissements réalisés à Mosel, Chemnitz et Eisenach. Au cas où cette confirmation ne lui parviendrait pas dans les délais requis, la Commission se réservait le droit d'adopter une décision provisoire ordonnant la suspension du versement de toute aide d'État (voir lettre de la Commission aux États membres du 4 mars 1992).

III

Dans sa lettre du 29 janvier 1992, l'Allemagne se déclarait prête à suspendre tous les paiements jusqu'à ce que la procédure ouverte en vertu de l'article 93 paragraphe 2 soit close. Dans une lettre du 31 mars 1992, elle présentait ses observations sur la lettre de la Commission du 14 janvier 1992.

Par lettre du 24 avril 1992, la Commission demandait à l'Allemagne, à la Treuhand et à Volkswagen de lui fournir les renseignements complémentaires nécessaires pour lui permettre de terminer l'examen de l'affaire.

Ces questions ont été expliquées et motivées au cours d'un entretien bilatéral qui a eu lieu le 28 avril 1992 et ont à nouveau été posées dans les lettres de la Commission des 14 mai, 5 juin, 21 août et 17 novembre 1992. Les autorités allemandes y ont répondu point par point par lettres des 20 mai, 3 et 12 juin, 20 et 29 juillet, 8 et 25 septembre, 2, 16 et 21 octobre et 4 et 25 novembre 1992. Volkswagen a complété ces informations dans ses lettres à la Commission des 15 juin et 30 octobre 1992 ainsi que des 12 et 20 janvier 1993. Les services compétents de la Commission se sont entretenus de ces réponses avec les autorités allemandes et avec Volkswagen, les 16 juin, 9 septembre, 12 et 16 octobre et 3 décembre 1992 ainsi que les 8 et 11 janvier 1993.

Début janvier 1993, alors que la Commission venait de terminer l'examen de l'affaire et s'apprêtait à arrêter une décision définitive, Volkswagen lui a fait savoir officieusement que les projets d'investissement dans les nouveaux *Länder* étaient en cours d'examen et lui a demandé de bien vouloir reporter sa décision jusqu'à ce que cet examen soit achevé. Les autorités allemandes se sont associées à cette demande.

Le 13 janvier 1993, Volkswagen décidait de reporter de trois ans une grande partie des investissements prévus. Des paramètres, que la Commission avait utilisés pour apprécier la compatibilité des aides prévues avec l'encadrement communautaire pour le secteur automobile, se sont ainsi trouvés modifiés. La Commission a donc accepté de revoir son appréciation sur la base des nouveaux projets d'investissement de Volkswagen.

Lors d'un entretien bilatéral qui a eu lieu le 5 mai 1993, la Commission en a appris un peu plus à propos de ces nouveaux plans. Par lettre du 6 juin 1993, l'Allemagne a présenté les nouveaux projets d'investissement sur lesquels Volkswagen a transmis des informations complémentaires par lettres des 24 juin et 6 juillet 1993 ainsi que dans un fax du 10 novembre 1993. Ces nouvelles données ont été examinées au cours d'entretiens bilaté-

(1) Il n'y a pas de désaccord quant à l'applicabilité de l'encadrement après le 31 mars 1991, la Commission ayant demandé le maintien des différents encadrements lors de l'approbation des régimes d'aides régionales en faveur des nouveaux *Länder* après le 31 mars 1991.

(2) Voir article 1er de la décision publiée au JO n° L 188 du 20. 7. 1990, p. 55.

(3) Les aides qui devaient être accordées au groupe Volkswagen ont été enregistrées le 2 juillet 1991 comme aides non notifiées sous les numéros NN 75/91, NN 77/91, NN 78/91 et NN 79/91.

raux qui ont eu lieu les 18 mai, 10 juin et 2 et 22 juillet 1993. De nouvelles informations sur les projets du groupe Volkswagen en matière de capacités ont été fournies dans une lettre du gouvernement allemand du 15 février 1994 et dans un fax du 25 février 1994.

Une visite des installations, début avril 1994, a permis de réunir des données nouvelles sur les projets, données qui ont dû être intégrées dans l'examen car elles marquaient des changements dans le projet. Des entretiens bilatéraux sur ce sujet ont eu lieu les 11 mai et 2, 7, et 24 juin 1994. D'autres informations écrites, présentées au cours des entretiens, ont été remises par les autorités allemandes et par Volkswagen les 10 mai, 30 juin et 4 et 12 juillet 1994. En outre, par lettre du 24 mai 1994, les autorités allemandes ont transmis à Volkswagen une nouvelle version des conventions relatives à ces aides.

Les thèmes suivants ont été abordés dans les lettres et au cours des entretiens:

— détail des projets d'investissement de Volkswagen dans les nouveaux *Länder* et de leurs rapports avec la production actuelle de véhicules automobiles,

— montant des aides d'État prévues ou déjà versées à Volkswagen et à l'entreprise commune (Mosel I),

— obligations de la Treuhand envers Volkswagen et l'entreprise commune,

— analyse de la capacité, de la production, de la structure des coûts et des prix et des résultats de Mosel I,

— évaluation des usines détenues par la Treuhand [Mosel I, Motorenwerke Chemnitz (MWC ou Chemnitz I) et Eisenach] qui ont été reprises par Volkswagen ou doivent encore l'être, et calcul des prix de vente,

— évaluation de la capacité, de la production et des coûts des nouvelles usines (Mosel II et Chemnitz II) et évolution de la capacité annuelle de tout le groupe Volkswagen en Europe jusqu'en 1997/1998,

— analyse des dépenses prévues, afin de déterminer leur éligibilité à l'aide au regard des critères appliqués par la Commission pour le respect de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile,

— analyse détaillée du coût supplémentaire des nouvelles usines Mosel et Chemnitz par rapport à des usines similaires dans une région non aidée de la Communauté, qui devront être indiquées par Volkswagen comme «usine de comparaison»,

— effets négatifs éventuels des aides prévues sur l'ensemble du secteur de l'automobile, notamment en ce qui concerne l'augmentation des capacités.

Le 16 juin 1993, la Commission a approuvé une aide de sauvetage sous forme d'une garantie de prêt bancaire accordée par la Treuhand à la société Sächsische Automobilbau GmbH; il s'agissait en fait d'un financement intermédiaire d'un montant de 150 millions de marks allemands (DM) au bénéfice de Mosel I, dans l'attente de la décision définitive de la Commission [1]. La société avait connu des problèmes de trésorerie du fait de la suspension du versement des aides qui comprenait la couverture des pertes par Treuhand.

IV

L'Allemagne et Volkswagen ont fait les déclarations suivantes à propos de l'entreprise commune Sächsische Automobilbau GmbH (Mosel I):

— Mosel I a été créée, en décembre 1990, par la Treuhand et Volkswagen, dans le cadre de la restructuration de l'ancienne société VEB Sachsenring qui produisait la Trabant et qui avait été reprise, en 1990, par la Treuhand. La création d'une entreprise commune était la solution la moins chère pour restructurer et la plus acceptable sur le plan social. La création de Mosel I et les efforts entrepris parallèlement afin de restructurer les anciennes usines de Zwickau ont également constitué une étape intermédiaire nécessaire pour la mise en place du nouveau projet Mosel II, car ils ont permis de constituer un noyau d'ouvriers spécialisés.

— L'entreprise commune avait repris l'ancienne usine de montage Mosel, ainsi qu'un atelier de peinture de VEB Sachsenring, au 1er juillet 1991, à un prix fixé par des experts indépendants, sur la base de la valeur de remplacement.

— Dans les premiers temps, Mosel I avait été utilisée pour le montage de la Polo. Aujourd'hui, l'usine produit des Golf pour son propre compte.

  Jusque fin 1992, tous les éléments étaient livrés par Volkswagen en pièces détachées (CDK), aux prix de transfert normaux appliqués au sein du groupe Volkswagen. Les véhicules montés étaient ensuite revendus à Volkswagen, qui les payait à un prix égal au prix de vente final aux particuliers, moins les frais de distribution. C'était la pratique commune pour l'ensemble des usines de montage du groupe. Les coûts des pièces livrées par Volkswagen étaient liés à l'évolution des prix de vente par un «couloir de prix» pour garantir que la valeur ajoutée à Mosel I restait à un niveau constant, même en cas de baisse des prix de vente aux particuliers. Le fait de faire monter ses véhicules dans cette usine, plutôt que dans une autre, n'apportait donc aucun avantage à Volkswagen.

— La Treuhand s'était engagée à absorber les pertes de Mosel I à concurrence de 430 millions de DM, ce qui ne constituait pas une aide d'État pour Volkswagen. Ces pertes persistantes étaient dues au fait qu'une production CKD est généralement moins rationnelle que la production de véhicules à partir de composants entièrement montés (FBU). D'autres usines Volkswagen auraient pu effectuer ces opérations de montage de façon plus efficace. Le passage à la nouvelle Golf A 3, en août 1992, a entraîné des pertes supplémentaires, qui se sont élevées à 12,5 % de l'apport en capital de Volkswagen. L'absorption de pertes par la Treuhand était limitée à 430 millions de DM, c'est-à-dire moins de 65 % des pertes totales subies par Mosel I

[1] Aide N 313/93, JO n° C 214 du 7. 8. 1993, p. 7.

jusque fin 1993 qui se montaient à 673,5 millions de DM.

— Le versement d'aides à Mosel I ayant été suspendu du fait de l'ouverture de la procédure, SAB n'a pas non plus pu voir ses pertes absorbées par la Treuhand, ainsi que cela aurait dû se faire chaque trimestre, aux termes de l'acte de constitution. Volkswagen a alors allégué que SAB pouvait réclamer des intérêts moratoires à la Treuhand pour les arriérés de paiement qui s'élevaient, selon VW, à 20,5 millions de DM. D'après Volkswagen, il s'agissait là d'une pratique commerciale normale, et non d'une aide.

— Le prix auquel Volkswagen devait racheter les 87,5 % de Mosel I encore détenus par la Treuhandanstalt est égal à 87,5 % de la valeur de remplacement des actifs nets, avec cependant un montant minimal de 150 millions de DM. Il n'y a donc aucune raison de supposer que ce prix contienne un élément d'aide. Après évaluation, le prix de vente de l'entreprise a été fixé à 180 millions de DM, auxquels viennent s'ajouter 70 millions de DM pour la valeur actualisée des reports de pertes cumulés.

En ce qui concerne la société Motorenwerke Chemnitz GmbH (anciennement VEB Barkas, Chemnitz I), l'Allemagne et Volkswagen ont avancé les arguments suivants:

— VEB Barkas avait construit une usine de production de moteurs à quatre temps de 1,1 et 1,3 litre, selon une technologie VW. Une fois l'union monétaire allemande réalisée, Volkswagen est resté le seul acquéreur de ces moteurs. Volkswagen payait ces moteurs à Barkas au même prix que les moteurs produits dans l'usine Volkswagen à Salzgitter. Par la suite, Barkas a transformé sa raison sociale en Motorenwerke Chemnitz GmbH (MWC). Les pertes, qui se sont accumulées jusqu'à la reprise de l'usine par le groupe Volkswagen en janvier 1992, n'étaient pas dues aux prix de transfert, mais au fait que l'ancienne usine travaillait de façon irrationnelle et ne tournait pas à sa pleine capacité. De ce fait, l'absorption des pertes par la Treuhand ne constituait pas une aide d'État indirecte à Volkswagen.

— Le prix de 68 millions de DM payé par Volkswagen pour le rachat de MWC correspondait à la plus élevée de deux évaluations effectuées par des experts indépendants: le premier avait fondé son évaluation sur la valeur de l'actif immobilisé et le second, sur les perspectives de profit. Ce prix était donc un juste prix de marché, sans élément d'aide.

— La construction d'une usine moderne de production de moteurs sur le site nécessitait des travaux de décontamination que la Treuhand financerait à concurrence de 155 millions de DM. Ces travaux étant nécessaires pour assurer la viabilité économique du site, le financement de la Treuhand ne contenait aucun élément d'aide d'État. La Commission reconnaît d'ailleurs que l'aide au démantèlement d'anciennes installations ne constitue pas une aide d'État [1].

En ce qui concerne la production de culasses à Eisenach, le gouvernement allemand et Volkswagen estiment que le prix d'achat de 53,8 millions de DM constitue un juste prix de marché, basé sur les évaluations de deux experts indépendants commis séparément par Volkswagen et par la Treuhand, et qu'il ne contient donc aucun élément d'aide.

Lors de l'ouverture de la procédure, la Commission avait considéré l'ensemble des projets d'investissement de Volkswagen en Saxe comme un tout et elle voulait donc prendre une décision sur l'ensemble des éléments d'aide. En 1993, Volkswagen a reporté les investissements relatifs aux nouvelles installations, mais en faisant toutefois valoir que les techniques de fabrication, le travail fourni ainsi que d'autres paramètres décisifs ne s'en trouvaient pas affectés. Une visite des usines effectuée cette année-là a toutefois montré, ce qu'ont confirmé les experts, qu'une telle conception n'était plus valable. Volkswagen a d'ailleurs admis que les anciens projets étaient désormais dépassés, et qu'elle était en train d'en concevoir de nouveaux. Les noveaux projets pour les usines de construction de véhicules et de moteurs Mosel II et Chemnitz II sont étroitement liés à la production de la Golf A 4, qui doit débuter au moment où l'usine de Mosel II deviendra opérationnelle, c'est-à-dire en 1997. La version définitive des nouveaux projets ne sera disponible que fin 1994. D'après ce que l'on sait, ils contiennent des modifications fondamentales sur le plan technologique et sur celui des structures de production. Il est clair que le lien qui existait à l'origine entre les investissements dans les anciennes usines de la Treuhand et les projets de nouvelles constructions sur un site vierge, a été supprimé. La Commission a donc décidé de ne s'occuper, dans un premier temps, que des aides à la restructuration pour les usines existantes, car elle peut se faire une image précise de la situation à l'aide des informations disponibles, et de ne prendre une décision sur les nouveaux projets que lorsque Volkswagen et l'Allemagne pourront présenter des plans d'aide et d'investissement définitifs. Dans la présente décision, il n'est donc question que des projets d'aide pour Mosel I, Chemnitz I et Eisenach.

L'Allemagne a en outre avancé les arguments suivants à propos de la compatibilité des aides d'État projetées:

a) Article 92 paragraphe 2 point c)

Il devrait constituer la base juridique d'appréciation de la compatibilité des aides. Bien que l'Allemagne soit réunifiée depuis le 3 octobre 1990, l'économie des nouveaux *Länder* souffre toujours des conséquences de la partition. La Commission doit donc examiner si les inconvénients économiques sont toujours si importants qu'ils justifient des aides d'État. Dans l'affirmative, tous les autres critères d'évaluation deviennent caducs, notamment ceux de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile, y compris en ce qui concerne la situation dans ce secteur et le risque de surcapacité.

b) Article 92 paragraphe 3 point a)

En ce qui concerne le montant admissible pour les aides, les autorités allemandes affirment que, si l'on examine les dernières statistiques, les nouveaux *Länder* doivent être considérés comme fortement sous-développés. D'après le deuxième paquet Delors, ils devraient être considérés comme des régions relevant

[1] Lettre SG(91) D/17825 du 26. 9. 1991.

de l'objectif n° 1 et pourraient donc bénéficier d'aides régionales allant jusqu'à 75 % d'équivalent-subvention net.

c) Article 92 paragraphe 3 point b)

L'Allemagne considère qu'il constitue également une base juridique pour l'octroi d'aides dans le cas présent. D'après lui, les problèmes suscités par l'intégration et la restructuration d'une économie planifiée en une économie de marché perturbent gravement l'économie allemande.

d) Non-applicabilité de l'encadrement communautaire pour le secteur automobile entre le 1er janvier 1991 et le 31 mars 1991

Les autorités allemandes affirment que l'encadrement communautaire a été prorogé et modifié (avec inclusion de Berlin-Ouest) de façon juridiquement incorrecte, de telle sorte qu'elles peuvent considérer la lettre de la Commission du 31 décembre 1990 (prorogation) comme une recommandation non contraignante au sens de l'article 93 paragraphe 1 du traité CE. Elles considèrent donc qu'elles n'étaient plus tenues de respecter l'encadrement communautaire à compter du 1er janvier 1991. Elles reconnaissent qu'il est à nouveau entré en vigueur au 1er avril 1991, puisque, dans sa lettre du 11 avril 1991, la Commission avait exigé le respect des encadrements communautaires adoptés pour le versement d'aides régionales aux nouveaux *Länder*. La Commission en avait été avisée oralement début 1991 et elle n'aurait donc pas dû soulever d'objections et ouvrir une procédure en vertu de l'article 5 du traité CE.

V

Le seul commentaire que la Commission ait reçu d'un État membre à la suite de la communication sur l'ouverture de la procédure publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* est venu de France. Dans une note du 7 janvier 1993, la France déclarait que, compte tenu des capacités supplémentaires qui seraient créées dans les nouveaux *Länder* à la suite des investissements réalisés par Volkswagen et d'autres projets subventionnés par l'État, elle suivrait attentivement la façon dont la Commission traiterait ce cas. Le gouvernement français a en outre fait valoir que:

— les nouveaux *Länder* allemands ne devraient pas échapper à la discipline communautaire en matière d'aides d'État prévues à l'article 92 paragraphe 2 point c),

— la Commission devrait étudier soigneusement, avant d'autoriser des aides, l'ensemble des coûts supplémentaires occasionnés par les déficiences structurelles dans les nouveaux *Länder*, ainsi que les aides indirectes accordées par la Treuhand.

L'Allemagne a réagi à lettre des autorités françaises par un fax adressé à la Commission le 15 octobre 1993, dans lequel elle réaffirmait son point de vue à propos de l'applicabilité de l'article 92 paragraphe 2 point c) et de l'article 92 paragraphe 3 point a).

VI

Ainsi qu'il avait été dit lors de l'ouverture de la procédure au sens de l'article 93 paragraphe 2, les projets d'investissement de Volkswagen dans les nouveaux *Länder* avaient pour origine la décision de satisfaire la nouvelle demande apparue en Allemagne orientale et en Europe orientale à la suite des bouleversements économiques et politiques intervenus récemment, à partir d'unités de production implantées dans la région.

Les projets d'investissement seront réalisés graduellement. La première étape a été la création d'une entreprise commune avec la Treuhand. C'est ainsi qu'est née, en décembre 1990, la société Sächsische Automobilbau GmbH (SAB), dans laquelle Volkswagen détenait une participation de 12,5 %, mais dont elle assurait la direction. Dans un premier temps, des VW Polo ont été produites en petites quantités (SKD), à partir de mai 1990, dans les anciennes usines Trabant de Mosel (Mosel I). En 1991, des VW Golf (CKD) ont également été produites. La deuxième étape, prévue initialement pour 1994, comprenait la construction d'une nouvelle usine à Mosel (Mosel II), qui serait placée sous la responsabilité unique de la filiale à 100 % de Volkswagen, Volkswagen Sachsen (VWS), créée en décembre 1990. Au milieu de l'année 1991, VWS a repris la production de culasses assurée par la société Automobilwerke Eisenach. À cet effet, un bâtiment moderne devra être loué, à Eisenach-Ouest, jusque fin 1996. Le 1er janvier 1992, VWS a racheté à la Treuhand la société MWC, propriétaire d'une unité de production de moteurs à Chemnitz (Chemnitz I). Au cours de la deuxième phase, une nouvelle unité de fabrication de moteurs (Chemnitz II), elle aussi initialement prévue pour 1994, doit y être construite.

Dans le cadre de la procédure engagée au titre de l'article 93 paragraphe 2, l'Allemagne a communiqué les informations suivantes:

1) Depuis l'ouverture de la procédure, le calendrier des différents projets d'investissement a été considérablement modifié. Le 13 janvier 1993, Volkswagen a pris la décision de reporter une grande partie des investissements prévus dans les nouvelles installations. La nouvelle usine de montage Mosel II, qui devait initialement entrer en service en 1994, ne sera finalement opérationnelle qu'en 1997. La nouvelle unité de fabrication de moteurs Chemnitz II, elle aussi initialement prévue pour 1994, n'entrera en service qu'en 1996.

2) Mosel I comprend essentiellement un atelier de peinture et une chaîne de montage. D'après Volkswagen, elle peut produire 92 000 véhicules par an (400 par jour). Actuellement, on y produit des Golf. Les carrosseries proviennent de l'usine de carrosseries Mosel II, qui fonctionne déjà, même si elle ne produit que de petites quantités, comme Mosel I. Les produits de départ sont fournis, à 25 %, par des entreprises de la région. Cette proportion devrait croître progressivement au cours des années à venir. Le reste est livré par d'autres usines Volkswagen d'Allemagne occidentale. À l'origine, Mosel I aurait dû cesser de produire fin 1993; toutefois, comme Mosel II sera terminée plus tard que prévu, Mosel I fonctionnera jusqu'en 1997, c'est-à-dire jusqu'à ce que la nouvelle usine soit pleinement opérationnelle. Pour l'instant, Volkswagen n'a aucun projet particulier pour Mosel I après cette date. L'usine emploie actuellement 1 900 salariés. Jusqu'en 1997, 519,3

millions de DM au total seront investis dans cette unité, dont 492,2 millions pourraient, selon les autorités allemandes, être pris en considération pour une aide à l'investissement. Cette somme comprend les 232,9 millions de DM versés par SAB à Sachsenring Zwickau (SAZ) pour le rachat de l'usine.

3) Au moment où Volkswagen et la Treuhand ont créé leur entreprise commune, on escomptait que Mosel I enregistrerait, jusqu'en 1993, des pertes d'exploitation d'un montant de 529,1 millions de DM. La Treuhand s'était déclarée disposée à en couvrir 87,5 %, mais pour un montant maximal de 430 millions de DM. Fin 1992, les pertes s'élevaient à 415 millions de DM et fin 1993, à 673,5 millions de DM. Le plafond fixé par la Treuhand pour la couverture des pertes, c'est-à-dire 430 millions de DM, n'avait pas été modifié. Au moment où la Commission a interdit la poursuite des versements, en janvier 1992, la Treuhand avait versé 145,7 millions de DM pour la couverture des pertes (140,5 millions de DM au comptant, plus 5,2 millions de DM au titre d'avance sur créances d'intérêt).

4) L'usine Mosel I avait été achetée par SAZ pour 232,9 millions de DM. Ce prix avait été fixé sur la base d'une évaluation réalisée par les commissaires aux comptes de Volkswagen, d'après une méthode mise au point par des commissaires aux comptes de la Treuhand. Dans cette somme était inclus un montant de 67,8 millions de DM pour l'achèvement de l'atelier de peinture. En 1991 et 1992, SAZ a livré des carrosseries de Golf A 2 pour le compte de SAB, mais sans enregistrer de pertes, puisque ces carrosseries lui étaient payées sur base de la valeur ajoutée.

5) L'ancienne usine de production de moteurs de Chemnitz construit des blocs-moteurs EA 111 (1,05/1,3 l de cylindrée) pour la Polo. La capacité de production annuelle est de 280 000 pièces. L'usine emploie 540 salariés. Depuis juin 1994, l'ancien modèle EA 111 n'est plus produit. Jusqu'au démarrage de la production de Chemnitz II, en 1996, l'usine produira une nouvelle version du bloc-moteur EA 111 1,05 l. Afin de garantir les emplois à Chemnitz, Volkswagen a également commencé, début 1993, à utiliser les chaînes de montage des équipements et d'essai pour les moteurs de 1,3 et 1,6 l pour l'usine Mosel I.

6) Volkswagen a racheté Chemnitz I à la Treuhand pour 68 millions de DM, le 1er janvier 1992. Ce prix avait été déterminé d'après le bilan de fin d'année de 1991. Il était supérieur au prix fixé par un expert indépendant sur la base du *cash flow*, qui s'élevait à 65 millions de DM. L'évaluation d'après le *cash flow* reposait sur le fait que la production de moteurs s'arrêterait fin 1994. L'Allemagne a confirmé que, avant la vente à Volkswagen, la Treuhand avait dépensé, ou prévu de dépenser, 155 millions de DM pour des investissements ainsi que des travaux de démolition et de dépollution dans l'ancienne usine (sous la raison sociale Barkas und Motorenwerke Chemnitz). Sur ce montant, 83,7 millions de DM avaient été expressément affectés au nettoyage du site et 25,7 millions n'ont été investis qu'après la vente, en 1992 et 1993. Ce montant peut bénéficier d'aides à l'investissement (5,8 millions de DM de subventions et 2 millions de DM de primes à l'investissement), que Volkswagen devra rembourser à la Treuhand. Celle-ci a également couvert des pertes subies par Barkas und Motorwerken Chemnitz avant la vente, à concurrence de 59 millions de DM et 18 millions de DM.

7) L'usine de production de culasses d'Eisenach, comparativement plus moderne, a été vendue à Volkswagen pour 53,8 millions de DM. Le prix de vente a été fixé sur la base d'une évaluation établie par un expert indépendant, avec déduction de 5 millions de DM au titre du plan social qui devra être mis en place lors de la fermeture de l'installation, fin 1996. Avant la vente, la Treuhand avait accordé 6 millions de DM pour la démolition d'installations inutilisées, ce qui ramène le prix de vente net à 47,8 millions de DM. Volkswagen a investi au total 72 millions de DM, dont 30 millions sont susceptibles de bénéficier d'une aide, selon l'avis des autorités allemandes.

8) L'usine de montage Mosel II doit être achevée et entrer en activité en 1997. Elle comprendra un atelier d'emboutissage qui sera terminé, comme prévu, en 1994 (et qui approvisionnera alors en partie Mosel I), un atelier de carrosserie, qui assure déjà une petite production et qui devrait tourner à plein régime en 1997, un atelier de peinture et une chaîne de montage final, qui ne sont pas encore terminés. L'usine produira les Golf de la prochaine génération. La nouvelle usine de fabrication de moteurs Chemnitz II démarrera sa production en 1996. Elle produira tout d'abord le nouveau moteur EA 111 (1,4/1,6 l) et, à partir de 1997, un moteur de la nouvelle génération. Les projets définitifs en matière de volume des investissements, de capacité de production et d'effectifs pour cette usine ne seront disponibles que vers la fin de l'année.

9) Pour Mosel I, les autorités allemandes ont proposé une aide à la restructuration, au titre des aides régionales, d'un montant maximal de 141,6 millions de DM, comprenant des subventions à l'investissement de 113,2 millions de DM et des primes à l'investissement d'un montant de 28,4 millions de DM. En outre, la Treuhand s'est déclarée prête à couvrir les pertes d'exploitation de Mosel I pour la période 1991-1993, à concurrence de 87,5 %, mais pour un montant maximal de 430 millions de DM. En ce qui concerne Eisenach, les autorités allemandes pensent qu'il serait possible d'accorder des aides régionales sous forme de subventions à l'investissement, de primes à l'investissement et d'amortissements exceptionnels, pour un montant total maximal de 10,55 millions de DM.

10) Les anciennes usines Trabant de Mosel et de Zwickau, qui ont été remplacées par l'usine Mosel I, pouvaient autrefois produire 200 000 véhicules par an. L'ancienne usine de moteurs de Chemnitz avait une capacité de production annuelle de 280 000 pièces, avant que Volkswagen y effectue des investissements.

11) Les efforts entrepris par Volkswagen pour constituer un réseau de fournisseurs dans la région avaient permis, dès fin 1993, de créer dans les nouveaux *Länder* 87 nouvelles entreprises, qui fournissent des pièces aux usines Mosel et Chemnitz. Au cours des années à venir, Volkswagen a l'intention d'accroître le nombre des sous-traitants locaux.

VII

Au moment où la Commission a engagé la procédure au titre de l'article 93 paragraphe 2, les principales questions qui se posaient à propos des aides prévues étaient les suivantes:

— la Commission souhaitait savoir si les accords entre la Treuhand et Volkswagen (couverture des pertes de Mosel I et prix de vente à Volkswagen des usines Mosel I, Chemnitz et Eisenach) contenaient des éléments d'aides d'État. Les indications qui avaient alors été fournies à ce propos par les autorités allemandes n'étaient pas suffisantes pour déterminer avec précision les éléments d'aide éventuellement contenus dans les accords,

— il s'agissait également de déterminer si les aides à la restructuration accordées par le gouvernement allemand et la Treuhand pour ces usines étaient conformes aux dispositions en vigueur en la matière et, notamment, si elles étaient proportionnelles aux dépenses engagées en vue de la restructuration.

Grâce aux données fournies, au cours de l'enquête, par les autorités allemandes et par Volkswagen, la Commission a pu se faire une image plus précise de la part des éléments d'aide et de leur montant.

Le fait que la Treuhand ait accepté de couvrir les pertes subies par Mosel I au cours de la période 1991-1993 à concurrence de 87,5 %, mais pour un montant maximal de 430 millions de DM, ne correspond pas, de l'avis de la Commission, au comportement normal d'un investisseur privé participant à une entreprise commune. En effet, si la Treuhand possédait certes 87,5 % de Mosel I, l'entreprise devait être reprise par Volkswagen au 1er janvier 1993, à un prix basé sur l'actif immobilisé de l'entreprise ou sur sa rentabilité. La Treuhand n'était donc pas en mesure de récupérer le montant qu'elle devait verser au titre de la couverture des pertes de l'entreprise commune. Jusqu'en 1993, Mosel I a perdu au total 673,5 millions de DM (415 millions de DM fin 1992). La Commission estime donc que ces 430 millions de DM constituent intégralement une aide d'État. Lorsque Volkswagen et SAB font valoir que la Treuhand doit payer 20,5 millions de DM d'intérêts du fait que les versements auxquels elle était tenue pour couvrir les pertes de SAB n'ont pas été effectués dans les délais requis, il faut considérer que toute aide doit préalablement être examinée par la Commission et qu'il n'est possible de faire valoir des droits à ce titre qu'après approbation des aides par la Commission. Tout versement d'intérêts dû au fait que la Treuhand n'est pas autorisée à verser des aides à SAB avant que la Commission ait terminé son enquête constituerait une aide supplémentaire.

En 1991, la Treuhand a accordé à SAB 245,1 millions de DM, qui ont servi à financer des investissements. Après la conclusion de l'accord de 1990 entre Volkswagen et la Treuhand, celle-ci pouvait à juste titre espérer récupérer ce montant à l'occasion de la vente. Cet apport de capitaux ne peut donc être considéré comme une aide d'État.

Volkswagen s'était engagée à racheter à la Treuhand, d'ici à 1994, les 87,5 % restants de l'entreprise commune, pour un montant égal à 87,5 % de la valeur de remplacement des installations au moment de la vente. Or, la Commission craignait que, même sans compensation des pertes, ce prix ne soit inhabituellement bas.

Bien que le prix payé par SAB à SAZ pour Mosel I ait sans doute été inférieur à la valeur objective des installations, la Commission estime que, dans ce cas, cela ne présente guère d'importance, car il s'agit pratiquement d'une opération interne à la Treuhand. Pour la vente de l'entreprise à Volkswagen, il importe en revanche que le prix soit conforme à la valeur de l'entreprise, car Mosel I a fait l'objet d'investissements importants après sa reprise par SAB. Sur la base d'une évaluation réalisée par les commissaires aux comptes de Volkswagen et de la Treuhand, le prix a été fixé à 250 millions de DM (y compris 70 millions de DM pour la valeur actualisée des reports de pertes cumulés). La méthode déterminée dans l'accord de décembre 1990, ainsi que les calculs, ont été contrôlés et approuvés par un expert indépendant nommé par la Commission.

En ce qui concerne la reprise de l'usine de Chemnitz, la Commission constate que l'ancienne usine de production de moteurs Barkas achetée par la Treuhand comprenait des installations complètement vétustes et qui n'étaient absolument plus adaptées aux normes occidentales, tant en ce qui concerne la qualité que la productivité. La Treuhand y a réalisé une lente restructuration, avec une réduction progressive des effectifs *(Beschäftigungsgesellschaft)*. Si la production y a alors été poursuivie, c'était en premier lieu afin d'y maintenir les effectifs. Il s'agit d'un choix qu'aucun investisseur privé raisonnable n'aurait effectué, et qui a entraîné des pertes s'élevant à 59 millions de DM. L'absorption des pertes par la Treuhand — avant la création de la nouvelle société, Motorenwerke Chemnitz (MWC) — est donc la conséquence directe des efforts tardifs de restructuration de la Treuhand. Déduction faite de ce montant, qui ne peut être considéré que comme une aide d'État accordée à Barkas, et des 83,7 millions affectés par la Treuhand aux travaux de décontamination du site, celle-ci a investi dans MWC la somme de 71,3 millions de DM (1991-1993) et absorbé des pertes d'un montant de 18 millions de DM (1991). Cette couverture des pertes, ainsi que l'aide à l'investissement de 7,8 millions de DM, doivent être considérées comme des aides d'État. Pour ce qui concerne des autres investissements dans MWC, la Treuhand pouvait espérer les récupérer à l'occasion de la vente à Volkswagen.

Lorsque MWC a été vendue à Volkswagen début 1992, la Commission craignait que le prix de vente soit fixé à un niveau trop bas. Il a alors été fixé à 68 millions de DM, sur la base d'une évaluation de l'actif immobilisé réalisée par des commissaires aux comptes nommés conjointement par la Treuhand et par Volkswagen. Un autre expert indépendant était parvenu à la somme de 65 millions de DM, en se fondant sur le *cash flow*. La Commission a alors fait savoir aux autorités allemandes qu'elle estimait que cette évaluation n'était pas objective, du fait que les experts avaient reçu pour instruction de fixer arbitrairement la valeur de l'actif immobilisé à

50 millions de DM. Elle craignait en outre que la méthode du *cash flow* aboutisse à une sous-évaluation de la valeur de l'entreprise, du fait qu'elle partait du principe que la production serait arrêtée en juin 1994 et que le personnel serait licencié, ce qui entraînerait des coûts sociaux élevés. Or, comme l'usine Chemnitz II a commencé à produire déjà 18 mois plus tard, cette appréciation était inexacte. Toutefois, si l'on ne tient pas compte du coût d'un plan social, les deux méthodes d'évaluation aboutissent au même résultat.

À l'origine, la Commission avait estimé que le prix était approprié et qu'il ne comportait aucun élément d'aide d'État, car elle partait du principe que l'ancienne usine cesserait de produire le moteur EA 111 en juin 1994. Or, Volkswagen et le gouvernement allemand ayant annoncé que la production du moteur EA 111 1,05 l se poursuivrait, sous une forme légèrement modifiée, jusqu'en 1996 au moins et que les chaînes de réglage et d'essai, dont l'utilisation n'avait tout d'abord pas été prévue par Volkswagen, étaient utilisées depuis 1993 et continueraient à l'être pour la production des moteurs 1,3/1,6 l, essentiellement destinés à Mosel I, la Commission s'est demandé si le calcul de rentabilité de MWC n'avait pas été fait sur des bases incomplètes et si le prix n'était pas inférieur à la valeur du marché. Si c'était le cas, Volkswagen aurait ainsi bénéficié d'une aide à la restructuration qui serait considérée comme illégale, du fait que l'entreprise avait déjà été restructurée par la Treuhand. L'assertion de Volkswagen selon laquelle le moteur de 1,05 l, qui doit être produit jusqu'en 1996, serait un modèle pratiquement nouveau, est contredite par les données techniques qui ont été transmises à la Commission et à ses experts automobiles. Elles permettent en effet de constater que ce moteur correspond, pour l'essentiel, à l'ancien modèle. Cela est d'ailleurs confirmé par les investissements très faibles qui ont été nécessaires pour passer de l'un à l'autre (2,7 millions de DM). Il a été calculé, sur la base du *cash flow*, que la poursuite de la production de moteurs améliorerait la marge brute de l'entreprise de 1 million de DM par mois. Ces calculs ont été acceptés par les autorités allemandes, par Volkswagen et par la Treuhand [1]. On peut toutefois déduire de ce montant l'amortissement mensuel normal des capitaux investis pour pouvoir poursuivre la production du moteur de 1,05 l, afin d'obtenir la contribution nette (d'après les informations transmises à la Commission, ces investissements correspondent aux 2,7 millions de DM mentionnés ci-dessus). À moins que Volkswagen ne paye un prix d'achat plus élevé, correspondant à la contribution nette, le prix de vente de Chemnitz I comprendra une aide d'État.

En outre, Volkswagen a avancé certains investissements prévus pour Chemnitz, afin de produire, dès fin 1994, le nouveau moteur EA 111 1,4/1,6 l à Chemnitz I. Ce moteur est entièrement nouveau et a nécessité des investissements considérables (48,7 millions de DM). Si un jour, seul ce modèle devait encore être produit à Chemnitz, il n'y aurait plus besoin de versements mensuels. Cela serait également le cas si l'on n'y fabriquait plus que des pièces détachées pour moteur.

La Commission a jugé équitable le prix de vente de l'usine de production de culasses d'Eisenach, qui avait été fixé à 53,8 millions de DM sur la base d'une évaluation effectuée par des experts indépendants. Comme la plupart des salariés d'Eisenach perdront leur emploi en 1996 et qu'ils ne pourront probablement pas être réemployés dans d'autres usines Volkswagen, géographiquement éloignées, la Commission peut admettre que la valeur de l'actif ait été réduite de 5 millions de DM, pour tenir compte du coût social des licenciements.

Des aides directes, dont les montants sont cités ci-dessus, ont été accordées par le gouvernement allemand pour la restructuration de Mosel I, Chemnitz I et Eisenach, dans le cadre de la tâche d'intérêt commun «Amélioration des structures régionales», de la loi relative aux primes à l'investissement et de la loi sur les zones habilitées à recevoir des aides; dans tous les cas, la Commission avait donné son accord préalable.

La composition des aides prévues pour les trois projets était la suivante:

— aides à la restructuration pour Mosel I, comprenant 113,2 millions de DM de subventions à l'investissement et 28,4 millions de DM de primes à l'investissement accordées par l'État fédéral, ainsi que l'absorption de pertes par la Treuhand à concurrence de 430 millions de DM,

— aides à la restructuration pour Chemnitz I, comprenant l'absorption de pertes par la Treuhand à concurrence de 59 millions de DM pour Barkas et de 18 millions de DM pour MWC, ainsi que des aides à l'investissement d'un montant de 7,8 millions de DM, accordées par l'État fédéral. Si le prix de vente n'était pas relevé ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, il comprendrait un élément d'aide d'État supplémentaire,

— des aides à la restructuration d'un montant de 10,55 millions de DM pour Eisenach, sous forme de subventions à l'investissement, de primes à l'investissement et d'amortissements exceptionnels.

Ces aides représentant, pour Volkswagen, un allégement de l'investissement consenti dans les nouveaux *Länder*, il y a risque de distorsion de la concurrence dans le secteur automobile. Les échanges intérieurs dans ce secteur étant considérables, les mesures prévues se répercuteront sur le commerce intracommunautaire. Elles tombent donc sous le coup de l'article 92 paragraphe 1 du traité CE et de l'article 61 paragraphe 1 l'accord EEE.

VIII

Le gouvernement allemand a commis une infraction à l'article 93 paragraphe 3 du traité CE dans la mesure où les éléments d'aide contenus dans la couverture des pertes de l'entreprise commune par la Treuhand n'ont pas été notifiés. Les autorités allemandes n'ont pas non plus notifié, ainsi qu'elles étaient tenues de le faire en vertu de l'article 93 paragraphe 3 du traité CE, le versement d'une

[1] Le contrat de vente de Mosel I contient une clause relative à la vente de Chemnitz, qui prévoit le versement d'une somme d'un million de DM par mois en cas de poursuite de la production de l'«ancien» moteur EA 111.

partie des aides régionales et autres aides à l'investissement aux usines de Mosel, Chemnitz et Eisenach. Le gouvernement allemand n'ayant pas notifié préalablement ces aides, la Commission n'a pas pu prendre position à leur sujet avant qu'elles ne soient versées. L'octroi d'une partie des aides constituant une infraction à l'article 93 paragraphe 3 du traité CE, celles-ci doivent être considérées comme illégales.

Les dispositions de l'article 93 paragraphe 3 du traité CE, qui ont également leur importance du point de vue de l'ordre public, étant contraignantes et la Cour de justice européenne ayant confirmé leur effet direct dans son arrêt du 19 juin 1973 [1], le caractère illégal de l'aide ne peut être éliminé *a posteriori*.

Après l'ouverture de la procédure, le gouvernement allemand a suspendu tout versement, et ce jusqu'à ce que la procédure au titre de l'article 93 paragraphe 2 du traité CE soit close.

IX

En ce qui concerne la base juridique au regard de laquelle la Commission devrait évaluer la compatibilité des aides, le gouvernement allemand fait valoir que les dérogations prévues à l'article 92 paragraphe 2 point c) du traité CE (certaines régions de la république fédérale d'Allemagne affectées par la division de l'Allemagne), à l'article 92 paragraphe 3 point a) (régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous emploi) et à l'article 92 paragraphe 3 point b) (perturbation grave de l'économie d'un État membre) s'appliquent à toutes les mesures que la Commission pourrait considérer comme des aides.

La dérogation prévue à l'article 92 paragraphe 3 point b) n'est pas applicable dans le cas d'espèce. Il est certes vrai que l'unification allemande a eu des répercussions défavorables sur l'économie allemande. Toutefois, cela ne constitue pas en soi un motif d'application de l'article 92 paragraphe 3 point b) à un régime d'aides, ni même à des aides isolées. C'est en 1991 que la Commission a approuvé, pour la dernière fois, l'octroi d'une aide pour remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre; il s'agissait d'une aide accordée au programme de privatisation de la Grèce [2]. Dans sa décision, elle avait considéré le programme de privatisation comme un élément des engagements pris en vertu de la décision 91/136/CEE du Conseil, du 4 mars 1991, concernant le redressement de l'économie nationale. Or, il est clair que l'Allemagne se trouve dans une situation entièrement différente.

La dérogation prévue à l'article 92 paragraphe 2 point c) doit être interprétée de façon restrictive. La Commission estime que les dérogations prévues à l'article 92 paragraphe 3 points a) et c), ainsi que l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile, suffisent pour régler les problèmes qui se posent dans les nouveaux *Länder*.

[1] Affaire 77/72, Capolongo/Maya, Recueil 1973, p. 611.
[2] Aide NN 11/91, décision de la Commission du 31 juillet 1991.

La Commission exposera ci-après quelles sont les aides prévues par le gouvernement allemand qu'elle peut accepter sans réserve, sur la base de son examen. Celui-ci ne porte, ainsi qu'il a déjà été dit précédemment, que sur les solutions de transition Mosel I, Chemnitz I et Eisenach, puisque les plans d'aide aux nouvelles usines ne peuvent pas encore être évalués.

Mosel I

Après la réalisation de l'union monétaire en Allemagne,en juillet 1990, la production de Trabant à Zwickau et Mosel n'était plus rentable et la Trabant était devenue pratiquement invendable. Afin de conserver ce site de production traditionnel, la Treuhand a constitué une entreprise commune avec Volkswagen, Mosel I. Les anciennes usines Trabant de Saxe devaient être restructurées: Zwickau ne devait plus fournir que des pièces détachées et dans la plus récente usine Trabant, un atelier de montage moderne devait être installé, à titre transitoire, jusqu'à ce que les nouvelles installations soient achevées. Il était clair, dès le départ, que ce projet nécessiterait de gros investissements et qu'il fallait s'attendre, au cours des premières années, à des pertes élevées qu'aucun investisseur privé n'aurait été disposé à assumer seul. La Commission considère que les aides directes à l'investissement accordées par les autorités allemandes et la couverture des pertes par la Treuhand constituent les éléments d'un seul et même projet visant à maintenir à terme la production de véhicules automobiles dans l'usine de Mosel, et elle en a conclu qu'elles devaient être considérées comme des aides à la restructuration.

L'encadrement communautaire prévoit que les aides à la restructuration doivent obligatoirement être accompagnées d'un plan de restructuration satisfaisant. Elles ne peuvent être accordées que s'il est établi que le maintien de la viabilité d'un constructeur constitue la meilleure façon de servir l'intérêt de la Communauté. Il faut également faire en sorte que le bénéficiaire de l'aide n'accroisse pas sa part de marché au détriment de concurrents non subventionnés. Si des entreprises sont encore en situation de surcapacité, des réductions de capacité peuvent être nécessaires pour contribuer à la reprise de l'ensemble du secteur.

La Commission a examiné le plan d'exploitation et les perspectives de profit de SAB et elle considère qu'ils constituent une base solide pour la restauration de la rentabilité des anciennes usines Trabant. Celles qui travaillent en tant que sous-traitants pour Mosel I sont placées financièrement sous la responsabilité de SAB. L'entreprise commune investira au total 414 millions de DM dans la modernisation des anciennes installations (avec, notamment, l'acquisition de nouvelles presses pour les carrosseries en acier, l'achèvement du nouvel atelier de peinture et la fourniture de nouveaux équipements aux sous-traitants). Mosel I a ainsi été transformée en une usine de montage et de peinture ultramoderne.

La Commission admet que, au cours des premières années, seule une production SKD et CKD était possible qui, par rapport à la production FBU habituelle, est peu économique. Cela a certainement été vrai jusqu'en 1992, au moment où l'on montait des Polo et des Golf A 2. L'usine a ainsi entregistré des pertes, qui étaient dues à

un type de fabrication dès le départ non rentable. Pour aucun de ces modèles, les carrosseries ne pouvaient être montées dans l'usine. Celles de la Polo étaient assemblées et peintes à Wolfsburg, avant d'être envoyées à Mosel. La Golf A 2 était montée dans les usines SAZ, à Zwickau, puis mise en peinture tout d'abord à Ingolstadt, puis dans le nouvel atelier de peinture de Mosel I. Le montage final se faisant à Mosel I, la production des véhicules était totalement irrationnelle, en raison des dépenses de transport et de logistique élevées. Dans l'ancienne usine SAZ de Zwickau, les carrosseries brutes étaient montées avec une forte intensité de main-d'œuvre, les pertes étant supportées par SAB, par le biais des prix de transfert. La production CKD nécessitait le transport d'éléments entiers de Wolfsburg vers Mosel. En effet, dans les nouveaux *Länder*, aucun sous-traitant n'était en mesure de livrer «juste à temps»; en outre, il n'y avait pas d'entrepôt moderne pour la logistique, pas d'équipement pour le contrôle de qualité (matériel et logiciel) et pas de magasiniers capables de maîtriser les livraisons directes des sous-traitants. Ce transport de pièces entraînait, pour Wolfsburg, des coûts supplémentaires d'emballage, de déballage, de contrôle de qualité, d'administration et de transport. Du fait de ces deux graves inconvénients, aucun investisseur privé n'aurait engagé des capitaux d'un tel montant, et pour aussi longtemps. La raison principale de cette action était le maintien d'emplois dans la région.

À mesure qu'un nombre de plus en plus grand de sous-traitants a pu être trouvé dans la région et que la part de la production assurée à l'échelon régional a augmenté, c'est-à-dire depuis 1992, le surcoût dû à la production CKD à Mosel I a commencé à diminuer. Depuis juillet 1992, la Golf A 3 est fabriquée à l'usine voisine Mosel II, où sont aussi montées les carrosseries. Cela a apporté un surcroît d'activité aux sous-traitants de la région. Mais ce n'est qu'en janvier 1993 que la logistique a été transférée de Wolfsburg à Mosel. Début 1993, la part de la production assurée à l'échelon régional était de 36,5 %. La productivité et la valeur ajoutée avaient fortement augmenté, de sorte que l'usine pouvait assurer une fabrication FBU dans de bonnes conditions. À partir de 1993, Mosel I a pu tourner à plein régime. Le principal objectif du plan de restructuration était ainsi atteint début 1993. Fin 1993, la restructuration devrait être achevée, comme prévu. D'après les anticipations de résultats qui ont été transmises à la Commission, Mosel I devrait atteindre le seuil de rentabilité fin 1994. La Commission considère donc qu'il y a un rapport réel entre les aides prévues et le plan de restructuration, qui semble avoir une base solide.

L'objectif de cette solution transitoire était d'assurer à tout prix le maintien et la formation sur place d'un noyau d'ouvriers spécialisés, jusqu'à ce que la nouvelle usine Mosel II soit achevée, afin que le surcroît de commandes de véhicules occidentaux enregistré en Allemagne orientale et en Europe orientale puisse être satisfait. C'est ainsi que 700 emplois nouveaux ont pu être créés, et 1 250 emplois maintenus, dans une région à fort chômage et faible productivité. Une fermeture de l'usine aurait eu des conséquences sociales graves. L'objectif recherché étant en fin de compte la cohésion des aspects économiques et sociaux, la Commission accepte le point de vue du gouvernement allemand selon lequel le maintien de Mosel I sert l'intérêt de la Communauté.

Il a déjà été tenu compte du fait que, à la suite de la modernisation, la capacité de l'usine de montage passera de 200 000 véhicules par an (910 par jour) à 92 000 véhicules par an (400 par jour). Ce chiffre de 200 000 véhicules englobe la capacité de production de l'usine Trabant de Zwickau, qui aurait pu, comme Mosel I, produire un autre type de véhicule (au lieu de cela, les deux usines ont été, dans toute la mesure du possible, reconverties vers la production de pièces détachées). En principe, une aide à la restructuration n'est autorisée, conformément à l'encadrement communautaire, que si elle contribue non pas à la création de nouvelles surcapacités, mais au contraire à la reprise générale du secteur, grâce à des réductions de capacité. La Commission estime que ce critère est respecté.

En ce qui concerne le montant de l'aide, l'encadrement communautaire prévoit qu'il doit être proportionné à la gravité des problèmes qu'il s'agit de résoudre. Compte tenu des investissements nécessaires à la transformation de l'usine en un atelier de montage moderne, qui constitue un élément indispensable du plan de restructuration, la Commission estime que les aides accordées, qui comportent des subventions à l'investissement d'un montant de 113,2 millions de DM et des primes à l'investissement d'un montant de 28,4 millions de DM, sont appropriées. Cela vaut pour toutes les dépenses d'investissement engagées jusque fin 1993, puisque c'est à cette date que devait expirer le plan de restructuration, avec la vente prévue des parts détenues par la Treuhand (1er janvier 1994). Les investissements qui seront effectués ensuite, jusqu'en 1997, n'auront plus aucun rapport avec la restructuration et ils devront être évalués à la lumière des dispositions de l'encadrement concernant l'innovation, la modernisation et la rationalisation. Il s'agit ici d'investissements normaux de modernisation et de renouvellement des équipements, qui ne peuvent bénéficier d'aucune aide d'État. Cela concerne des investissements d'un montant de 77,4 millions de DM et des aides d'un montant de 21,6 millions de DM (17,8 millions de DM sous forme de subventions à l'investissement et 3,8 millions sous forme de primes à l'investissement). Une aide à l'investissement comprenant 95,4 millions de DM de subventions à l'investissement et 24,6 millions de DM de primes à l'investissement peut donc être autorisée en tant qu'aide à la restructuration.

La Commission reconnaît que même les usines Trabant plus récentes ne répondaient pas, tant s'en faut, aux critères caractérisant une usine moderne de construction automobile. D'autres installations étaient techniquement complètement dépassées et ont dû être entièrement refaites. La Treuhand et Volkswagen ont donc dû investir au total 519,3 millions de DM pour la restructuration de l'usine (dont 64,9 millions étaient à la charge de Volkswagen, au titre de sa participation de 12,5 %). La prise en charge des 87,5 % restants coûte 250 millions de DM à Volkswagen.

En ce qui concerne la couverture des pertes par la Treuhand, la Commission admet, en accord avec le gouvernement allemand, qu'aucun investisseur privé n'aurait accepté d'injecter des capitaux dans la petite usine de Mosel, au moment où l'entreprise commune a été constituée, si la Treuhand ne s'y était pas associée et si elle n'avait pas accepté d'absorber les pertes qui devaient inévitablement résulter, dans les premiers temps, du type de production choisi (CKD). L'absorption des pertes promise par la Treuhand doit donc être considérée comme l'un des éléments du projet que celle-ci avait mis au point pour privatiser l'usine dans des conditions qui soient supportables sur le plan social. À cet égard, la

Commission souhaite rappeler que, en se voyant chargée de transformer une économie planifiée en économie de marché, la Treuhand avait été placée devant une tâche hors du commun (1).

Compte tenu du caractère exceptionnel de ces mesures, elles doivent être strictement limitées aux exigences de chaque cas. Il faut notamment faire preuve d'une vigilance toute particulière lorsque, comme dans le cas de SAB (Mosel I), on subventionne une entreprise qui n'a été que partiellement privatisée. Compte tenu de la justification qui a été fournie pour la couverture des pertes par la Treuhand, elle ne pourra être autorisée que si elle a pour effet de compenser les inconvénients d'un mode de production non rentable (CKD) ou d'autres inconvénients spécifiques aux nouveaux *Länder*.

Sur la base du coût des matières premières de Mosel I et d'autres données fournies par Volkswagen, la Commission a examiné les coûts d'exploitation de l'entreprise commune, afin de déterminer quelle est la part des pertes due au type de production choisi et aux inconvénients spécifiques à la région. Il en ressort que l'ensemble des pertes enregistrées par l'atelier de montage de la Polo jusqu'en 1991 et par la chaîne de production de la Golf A 2, qui a été arrêtée en 1991, sont réellement dues à des inconvénients liés aux coûts. Le montant total des pertes subies s'élève ainsi à 235 millions de DM, dont 87,5 % (205,6 millions de DM) sont supportés par la Treuhand. La compensation des pertes d'un montant de 205,6 millions de DM constitue donc, de l'avis de la Commission, une aide à la restructuration.

La production de la Polo et de la Golf A 2 était, dès le départ, si peu rentable, qu'aucun investisseur privé raisonnable n'aurait pas accepté d'y risquer des capitaux seul. Lorsque l'on est passé à la production de la Golf A 3, en juillet 1992, la chaîne de montage de carrosseries a été transférée à l'usine Mosel II, ce qui a permis d'éliminer l'un des facteurs de coût négatifs. Toutefois, les coûts supplémentaires dus au montage CKD ont persisté jusqu'en 1992, parce que les sous-traitants de Wolfsburg n'ont pu être remplacés par des sous-traitants locaux que lentement et que les moyens logistiques mis au service des sous-traitants locaux n'ont été transférés de Wolfsburg qu'en janvier 1993. Les pertes occasionnées par la production du modèle actuel, l'A 3, qui sont intervenues entre août et décembre 1992, s'élèvent, selon les constatations de la Commission, à 111 millions de DM (dont 97,1 millions sont couverts par la Treuhand) et sont dues au type de production CKD. Toutefois, Volkswagen n'a pas été en mesure d'expliquer de façon précise pourquoi les coûts des matières premières pour l'A 3 sont brusquement passés, au cours du dernier trimestre de 1992, à 69 millions de DM (dont 60,4 millions sont couverts par la Treuhand). Si la Commission admet qu'il peut y avoir des raisons économiques à cette augmentation, elle doute qu'elle soit due exclusivement aux inconvénients de la production CKD, qui a rendu la restructuration si chère. Néanmoins, compte tenu du fait que les inconvénients spécifiques à la région n'ont pas brusquement disparu fin 1992, la Commission est disposée à accepter que la couverture des pertes soit prolongée pendant la troisième année de production, c'est-à-dire 1993, pour tenir compte des inconvénients qui subsistaient. La Commission peut donc accepter, en tant qu'aide à la restructuration, la couverture du solde des pertes pour l'année 1992 par la Treuhand, à concurrence de la part qui lui échoit, soit 157,5 millions de DM.

Globalement, la Commission envisage d'autoriser une aide à la restructuration d'un montant de 481,3 millions de DM, compte tenu du fait que la capacité de production a été réduite de 910 véhicules par jour au moment où les aides ont été autorisées à 400 véhicules par jour actuellement, ce qui constitue une contribution suffisante à la résolution des problèmes structurels du secteur automobile. Cela est conforme aux décisions de la Commission dans d'autres cas de restructuration, comme par exemple Renault, Rover et ENASA (2), où elle a considéré que l'aide à la restructuration était proportionnelle aux dépenses de restructuration lorsque la part de l'aide aux besoins financiers totaux de l'entreprise pendant la période de restructuration (806,1 millions de DM entre 1991 et 1996) était à peu près égale au pourcentage de la réduction des capacités intervenue pendant la période de restructuration. Dans le cas présent, la part des aides, qui s'élevait à 59,7 %, n'était que légèrement supérieure à la réduction des capacités chez SAB (56 %). La Commission estime que ce léger écart est justifié compte tenu des conditions économiques et sociales particulièrement difficiles qui règnent dans les nouveaux *Länder*, qui ont été depuis lors déclarés régions relevant de l'objectif n° 1.

En acceptant d'approuver une aide de sauvetage sous forme d'une garantie de prêts bancaires en faveur de SAB à concurrence de 150 millions de DM, la Commission avait précisé que, au cas où elle autoriserait une couverture des pertes dans sa décision définitive, celle-ci devrait être affectée au remboursement des prêts bancaires, afin de libérer la Treuhand de sa garantie. Or, du fait que la couverture des pertes autorisée dans la présente décision est supérieure aux prêts garantis, ceux-ci devront être remboursés intégralement par SAB.

Chemnitz I

La Commission reconnaît, elle aussi, que l'ancienne usine de fabrication de moteurs Barkas Chemnitz I était techniquement dépassée, qu'elle ne correspondait plus aux normes occidentales en matière de qualité et de rendement et que, même avec des investissements importants, elle n'aurait pu être maintenue en état de fonctionner que pendant une période limitée. Afin de sauvegarder ce site de production, la Treuhand a procédé à une restructuration, à titre de solution transitoire, en attendant que la nouvelle usine de fabrication de moteurs soit achevée. Il était clair, dès le départ, que cette restructuration nécessiterait des crédits considérables et qu'il fallait s'attendre, au début, à des pertes d'exploitation qu'aucun investisseur n'aurait été disposé à supporter. La Commission considère donc que les investissements directs et la couverture des pertes par la Treuhand en 1991 font partie d'un seul et même projet destiné à garantir le maintien de la production de moteurs à Chemnitz. Elle en a donc conclu qu'il s'agit d'une aide à la restructuration.

Comme l'entreprise produisait des blocs-moteurs avec une technique Volkswagen, elle pouvait présenter de

(1) Voir décision de la Commission dans l'affaire NN 108/91, du 26 septembre 1991, SG(91) D/17825, relative au financement et à d'autres actions relevant des compétences de la Treuhand.

(2) JO n° L 367 du 16. 12. 1989, p. 62; JO n° L 25 du 28. 1. 1989, p. 92 et JO n° L 220 du 11. 8. 1988, p. 30.

l'intérêt pour le constructeur automobile. Toutefois, compte tenu des problèmes de qualité et de productivité, Volkswagen n'était disposée à acheter MWC que si la Treuhand pouvait garantir que l'usine serait adaptée aux normes de production occidentales. Ainsi que des experts indépendants l'ont confirmé, Volkswagen possédait déjà des capacités suffisantes pour la production de moteurs à Salzgitter, et elle n'avait donc pas besoin de Chemnitz I.

L'idée à la base de la solution transitoire était de maintenir ou de former sur place un noyau d'ouvriers spécialisés, et ce jusqu'à ce que la nouvelle usine Chemnitz II soit achevée. Cela permettait de maintenir ou de créer 540 emplois, dans une région qui connaît un chômage élevé et une productivité faible. Une fermeture de l'usine aurait eu des conséquences graves sur le plan social. L'objectif premier étant le maintien d'une cohésion entre les aspects économiques et sociaux, la Commission partage l'avis du gouvernement allemand selon lequel il est de l'intérêt de la Communauté de maintenir Chemnitz I en activité.

Des aides à l'investissement d'un montant de 7,8 millions de DM (subventions et primes à l'investissement) ont été accordées pour la restructuration. Ces investissements avaient été décidés, sous l'égide de la Treuhand, en 1992 et ils ont été réalisés en 1993. La restructuration n'étant pas encore achevée au moment de la vente, cette aide peut encore être considérée comme une aide à la restructuration autorisée. L'entreprise dégageant à nouveau des profits, on peut considérer que la restructuration est réussie. Toutefois, cette aide ne peut être considérée comme licite que si elle est remboursée à la Treuhand, qui a financé les investissements, et ce conformément au contrat de vente.

Les investissements réalisés par Volkswagen après la restructuration de Chemnitz I (c'est-à-dire après 1993) doivent être évalués à la lumière des dispositions de l'encadrement communautaire concernant l'innovation, la modernisation et la rationalisation. Il s'agit ici d'investissements de modernisation et de renouvellement des équipements normaux qui, conformément à l'encadrement communautaire, ne peuvent en principe bénéficier d'aucune aide d'État. Seuls les investissements réalisés par Volkswagen Sachsen à Chemnitz I qui seront transférés dans la nouvelle usine de Chemnitz II pourront donc bénéficier d'une aide régionale, à concurrence de leur valeur comptable au moment du transfert.

La Commission peut donc autoriser une aide à la restructuration de la Treuhand sous forme d'une couverture des pertes à concurrence de 59 millions de DM pour Barkas, et d'une couverture des pertes et d'une aide à l'investissement d'un montant respectif de 18 et 7,8 millions de DM en faveur de MWC. La Commission estime que l'aide à la restructuration accordée à MWC était nécessaire pour la mise en œuvre du plan de restructuration de la Treuhand et de Volkswagen entre 1991 et 1993, mais aussi qu'elle était suffisante: la restructuration ne prévoyait aucune réduction de capacité. Au contraire, du fait de Chemnitz I, le département «fabrication de moteurs» de Volkswagen a connu temporairement des surcapacités, ce qui a nécessité une nouvelle répartition de la production. Ni Salzgitter ni Chemnitz I ne tournaient ainsi à plein régime. Dans ce cas, la Commission estime qu'il était techniquement impossible de réduire les capacités, puisque Chemnitz I ne disposait que d'une seule chaîne. En outre, l'arrêt de la production à Chemnitz I aurait été contraire, ainsi que nous l'indiquions ci-dessus, à l'objectif de développement régional. Enfin, la Commission n'a jamais émis que des réserves à l'égard de la capacité de production de véhicules automobiles, qui ne concerne pas l'usine de Chemnitz.

L'aide à la restructuration affectée à l'usine étant, de l'avis de la Commission, suffisante pour procéder à la restructuration en question, le prix de vente de Chemnitz I à Volkswagen ne pourra bénéficier d'aucune aide supplémentaire. Il faudra donc inclure dans le contrat une clause stipulant que le prix de vente sera majoré de 1 million de DM pour chaque mois au cours duquel la production de moteurs sera poursuivie après juin 1994, déduction faite de l'amortissement mensuel des investissements nécessaires à la poursuite de la production du moteur de 1,05 l.

Eisenach

Pour ce qui est de l'aide à la restructuration d'un montant de 10,55 millions de DM destinée à l'usine de production de culasses d'Eisenach, la Commission a constaté que les installations étaient certes relativement neuves au moment où elles ont été reprises par Volkswagen, en mars 1992, mais que Volkswagen a néanmoins dû consentir des investissements afin de les moderniser et d'élargir la gamme de produits, de façon à ce que l'usine puisse tourner à plein régime. Ainsi qu'il ressort des informations communiquées à la Commission, ces investissements s'inscrivaient dans le cadre d'un plan de restructuration solide. Étant donné que l'usine emploie 200 personnes et qu'elle ne fonctionnera que jusqu'en 1996 (date de sa mise hors service), que le montant de l'aide est relativement faible et que Volkswagen possède également une usine de production de culasses à Salzgitter, la Commission estime qu'il est de l'intérêt de la Communauté de maintenir l'usine en activité jusqu'en 1996. De toute façon, cette aide ne permettra pas à Volkswagen d'accroître sa part de marché aux dépens de ses concurrents.

X

La Commission estime que l'objectif fixé pour la restructuration de Mosel I a été atteint fin 1993. Toutefois, l'Allemagne prévoit de maintenir la couverture des pertes pour l'année 1993 et les aides à l'investissement jusqu'en 1997.

La couverture des pertes accordée à SAB, qui s'élève à 66,9 millions de DM, ne serait pas en rapport avec le coût de la restructuration et elle ne se justifierait pas non plus par des motifs de politique régionale. Il s'agirait donc d'une aide au fonctionnement qui ne pourrait en aucun cas être autorisée au titre de l'encadrement communautaire.

En ce qui concerne l'assertion de Volkswagen et de SAB selon laquelle la Treuhand devrait verser 20,5 millions de DM d'intérêts pour le retard pris dans les versements au titre de la couverture des pertes de SAB, ces intérêts constitueraient, ainsi qu'il est exposé ci-dessus, une aide d'État supplémentaire. En outre, les montants autorisés pour Mosel I seraient ainsi dépassés. Le versement de ces intérêts est donc illicite.

Pour ce qui est des aides à l'investissement prévues pour la période 1994-1997, qui s'élèvent à 21,6 millions de DM dont 17,8 millions de DM sous forme de subventions à l'investissement et 3,8 millions sous forme de primes à l'investissement, elles constituent des aides à des

investissements de remplacement et de modernisation, qui ne peuvent en aucun cas être autorisées au titre de l'encadrement communautaire,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les aides suivantes accordées par l'Allemagne pour différents projets d'investissement de la société Volkswagen AG dans les nouveaux *Länder* sont compatibles avec l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité CE et l'article 61 paragraphe 3 point c) de l'accord EEE:

— aides accordées à la société Sächsische Automobilbau GmbH (Mosel I) sous forme de subventions à l'investissement d'un montant maximal de 95,4 millions de DM, qui ont été versées intégralement, de façon illicite, avant l'interdiction de versement, et de primes à l'investissement d'un montant maximal de 24,2 millions de DM, dont 19 millions ont été versés de façon illicite avant l'interdiction de versement,

— autres aides à Mosel I sous forme d'une couverture des pertes par la Treuhandanstalt, à concurrence de 363,1 millions de DM, dont 145,7 millions de DM ont été versés de façon illicite avant l'interdiction de versement,

— aides à Barkas (Chemnitz I) sous forme d'une couverture des pertes par la Treuhandanstalt à concurrence de 59 millions de DM, versés de façon illicite avant l'interdiction de versement,

— aides à Motorenwerke Chemnitz (Chemnitz I) sous forme d'une couverture des pertes par la Treuhandanstalt à concurrence de 18 millions de DM, qui ont été versés de façon illicite avant l'interdiction de versement,

— aides à Motorenwerke Chemnitz ou Volkswagen Sachsen (Chemnitz I) sous forme de subventions à l'investissement d'un montant maximal de 5,8 millions de DM et de primes à l'investissement d'un montant maximal de 2 millions de DM,

— projet d'aides à Volkswagen Sachsen GmbH pour l'usine de fabrication de culasses d'Eisenach, sous forme de subventions à l'investissement, de primes à l'investissement et d'amortissements exceptionnels, pour un montant total maximal de 10,55 millions de DM.

Article 2

Le prix de 68 millions de DM que Volkswagen devra payer pour l'achat de la société Motorenwerke Chemnitz (Chemnitz I) à la Treuhandanstalt, conformément aux articles VI et VII de l'accord signé entre la Treuhand et Volkswagen le 18 octobre 1990, sera considéré comme ne contenant aucune aide d'État à condition que la clause suivante soit ajoutée à l'accord: le prix d'achat sera majoré d'un montant d'un million de DM, payable d'avance mensuellement, pour chaque mois postérieur à juin 1994 au cours duquel la production de moteurs sera poursuivie; jusque fin 1995, les investissements consentis pour le maintien en activité de l'usine pourront être déduits au titre de l'amortissement normal des équipements. Cette augmentation du prix d'achat ne sera pas applicable si l'usine ne produit plus, après 1994, que des pièces détachées pour moteurs ou le nouveau moteur 1,4/1,6 l.

Article 3

L'Allemagne devra réclamer à la société Sächsische Automobilbau GmbH le remboursement de subventions à l'investissement d'un montant de 16 173 000 DM, c'est-à-dire la différence entre les subventions à l'investissement compatibles avec l'article 1er premier tiret du traité et la part de l'aide qui a déjà été versée à l'entreprise. À partir du 28 octobre 1991 (date du versement de l'aide), le montant à restituer est porteur d'intérêts, au taux en vigueur le jour du calcul de l'équivalent-subvention net pour les différents types d'aides en république fédérale d'Allemagne.

Article 4

Les aides suivantes accordées par l'Allemagne à différents projets d'investissement de la société Volkswagen AG dans les nouveaux *Länder* sont incompatibles avec le marché commun au sens de l'article 92 du traité et de l'article 61 paragraphe 1 de l'accord EEE et ne pourront donc pas être accordées:

— la part de la couverture des pertes de Mosel I dépassant le montant mentionné à l'article 1er, soit 66,9 millions de DM,

— la part de l'aide à l'investissement accordée à Mosel I dépassant le montant mentionné à l'article 1er, soit 17,8 millions de DM pour les subventions à l'investissement et 3,8 millions de DM pour les primes à l'investissement,

— l'aide devant être attribuée à Mosel I sous forme d'intérêts moratoires versés par la Treuhand du fait de la suspension des versements au titre de la couverture des pertes, qui s'élève à 20,5 millions.

Article 5

L'Allemagne est tenue d'informer la Commission, dans un délai d'un mois à compter de la notification de la présente décision, des mesures prises pour s'y conformer.

Article 6

La république fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 27 juillet 1994.

Par la Commission
Hans VAN DEN BROEK
Membre de la Commission