II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 27. Juli 1994

über Beihilfen für Investitionen des Volkswagen-Konzerns in den neuen Bundesländern

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(94/1068/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).

Nach diesen Artikeln war allen Beteiligten Gelegenheit gegeben worden, sich zu dem Fall zu äußern [1].

In Erwägung nachstehender Gründe:

I

Die Kommission hatte Deutschland mit Schreiben vom 14. Januar 1992 von der Einleitung eines Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 des EG-Vertrags wegen deutscher Beihilfepläne für Investitionen des Volkswagen-Konzerns in den neuen Bundesländern unterrichtet. Der Einleitungsbeschluß war am 18. Dezember 1991 getroffen worden.

Die Kommission hatte bei der Einleitung des Verfahrens ernste Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfen mit Artikel 92 des EG-Vertrags geäußert und dies so begründet:

— Die staatlichen Beihilfen sind der Kommission nicht ordentlich gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrags gemeldet worden, und es war noch nicht ganz zu überblicken, wie hoch sie ausfallen würden.

— Anscheinend war eine hohe Beihilfeintensität mit einer beträchtlichen Kapazitätsausweitung geplant, die den Wettbewerb auf dem europäischen Kfz-Markt in unfairer Weise verfälschen könnte.

— Es war keine ausreichende Begründung gegeben worden, warum neben einer relativ hohen Regionalhilfe auch indirekte Investitionshilfen und befristete Betriebshilfen der Treuhandanstalt im Zusammenhang mit den Wirtschafts- und Strukturproblemen der neuen Bundesländer gewährt werden sollten; insgesamt könnte die Beihilfeintensität unverhältnismäßig hoch ausfallen und den Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an die Kfz-Industrie sprengen.

II

Mit Schreiben vom 19. September 1990, 14. Dezember 1990 und 14. März 1991 hatte die Kommission entsprechend dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an die Kfz-Industrie eine Anmeldung aller Beihilfen für die neuen Investitionen der Volkswagen AG in den neuen Bundesländern gefordert und darauf hingewiesen, daß solche Beihilfen, bevor sie gewährt werden können, angemeldet und von der Kommission genehmigt werden müssen.

Deutschland erklärte mit Schreiben vom 29. Mai 1991, der Gemeinschaftsrahmen sei für die Zeit vom 1. Januar 1991 bis 31. März 1991 in den neuen Bundesländern nicht verbindlich gewesen, da er Ende 1990 ausgelaufen war. Die Verlängerung durch die Kommission im Dezember 1990 wäre nur mit einer förmlichen Zustimmung der deutschen Regierung oder einer förmlichen Entscheidung der Kommission in einem Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 rechtsgültig geworden. Da die Beihilfemaßnahmen vor dem 31. März 1991 genehmigt worden seien,

[1] ABl. Nr. C 68 vom 17. 3. 1992, S. 14.

hätten sie von der Kommission nur an den genehmigten Regionalhilfe-Programmen für die neuen Bundesländer gemessen werden können [1].

Die Kommission vermochte der Rechtsauffassung Deutschlands nicht zu folgen, und dies aus folgenden Gründen:

— Die Entscheidung 90/381/EWG der Kommission vom 21. Februar 1990 zur Änderung der deutschen Beihilferegelung für die Automobilindustrie [2] ist von Deutschland nicht angefochten worden; sie war nicht befristet, so daß die Verlängerung durch die Kommission im Dezember 1990 die Meldepflicht nicht berührte.

— Deutschland hat die Verlängerung des Gemeinschaftsrahmens nicht angefochten oder in irgendeiner Weise darauf reagiert, so daß die Kommission mit Recht annehmen konnte, daß es sich daran halten werde.

— Bei der Genehmigung der Einbeziehung der neuen Bundesländer in die bestehenden Regionalhilfe-Programme (SG(91) D/12002 vom 9. Januar 1991) hatte die Kommission die Einhaltung der Gemeinschaftsrahmen gefordert. Mithin gilt das Neunzehnte Rahmenprogramm der Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Ländern (im Juli 1991 von der deutschen Regierung veröffentlicht und mit Schreiben SG(90) 27707 vom 2. Oktober 1991 genehmigt) auch in den neuen Bundesländern. Auch hier sind also Beihilfen für die Kfz-Industrie meldepflichtig gewesen.

Die Kommission behandelte die Beihilfen als nicht angemeldet, da sie von den deutschen Behörden genehmigt worden waren, bevor ihnen die Kommission zustimmen konnte [3].

Die Entscheidung, ein Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 einzuleiten, stützte sich auf eine erste gründliche Auswertung der deutschen Schreiben vom 16. September 1991 und 10. Dezember 1991 und mehrere zweiseitige Gespräche von Vertretern der Kommission mit den deutschen Behörden.

Die Kommission hatte Deutschland in ihrem Schreiben vom 14. Januar 1992 nicht nur ersucht, sich innerhalb eines Monats zu der Einleitung eines Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 im Fall Volkswagen zu äußern, sondern auch innerhalb von zehn Werktagen zu bestätigen, daß alle Beihilfezahlungen an Volkswagen für Investitionen in Mosel, Chemnitz und Eisenach ausgesetzt werden. Sollte eine solche Bestätigung nicht rechtzeitig eintreffen, behielt sich die Kommission vor, die Zahlung aller staatlichen Beihilfen mit einer Zwischenentscheidung einzustellen (siehe Schreiben der Kommission an die Mitgliedstaaten vom 4. März 1992).

III

Mit Schreiben vom 29. Januar 1992 erklärte sich Deutschland bereit, alle weiteren Zahlungen bis zum Abschluß des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 vorerst einzustellen. In einem Schreiben vom 31. März 1992 äußerte sich Deutschland zu dem Schreiben der Kommission vom 14. Januar 1992.

Mit Schreiben vom 24. April 1992 ersuchte die Kommission Deutschland, die Treuhand und Volkswagen um weitere Auskünfte, um ihre Ermittlungen abschließen zu können.

Die Fragen waren am 28. April 1992 in einer zweiseitigen Besprechung erläutert und begründet worden. Sie wurden erneut gestellt in Schreiben der Kommission vom 14. Mai, 5. Juni, 21. August und 17. November 1992. Die deutschen Behörden beantworteten die Fragen Zug um Zug mit Schreiben vom 20. Mai, 3. Juni, 12. Juni, 20. Juli, 29. Juli, 8. September, 25. September, 2. Oktober, 16. Oktober, 21. Oktober, 4. November und 25. November 1992. Volkswagen ergänzte die Angaben mit Schreiben an die Kommission vom 15. Juni und 30. Oktober 1992 sowie 12. Januar und 20. Januar 1993. Die Antworten wurden von den zuständigen Stellen der Kommission mit den deutschen Behörden und Volkswagen besprochen; die Gespräche fanden am 16. Juni, 9. September, 12. Oktober, 16. Oktober und 3. Dezember 1992 sowie am 8. Januar und 11. Januar 1993 statt.

Als die Kommission Anfang Januar 1993 ihre Ermittlungen abgeschlossen hatte und zu einer endgültigen Entscheidung bereit war, gab Volkswagen der Kommission inoffiziell zu verstehen, die Investitionspläne in den neuen Bundesländern würden zur Zeit überprüft, sie möchte daher ihre Entscheidung zurückstellen, bis Klarheit über die weiteren Pläne bestehe. Die deutschen Behörden schlossen sich dieser Auffassung an.

Am 13. Januar 1993 beschloß Volkswagen, große Teile der geplanten Investitionen um bis zu drei Jahre zurückzustellen. Damit änderten sich wesentliche Parameter, an denen die Kommission die Vereinbarkeit der geplanten Beihilfen mit dem Gemeinschaftsrahmen für die Kfz-Industrie gemessen hatte. Die Kommission erklärte sich daher bereit, ihre Bewertung anhand der neuen Investitionspläne von Volkswagen noch einmal zu überprüfen.

Näheres über die neuen Pläne erfuhr die Kommission bei einer zweiseitigen Besprechung am 5. Mai 1993. Eine schriftliche Darstellung der neuen Investitionspläne lieferten die deutschen Behörden mit Schreiben vom 6. Juni 1993. Volkswagen machte hierzu weitere Angaben in Schreiben vom 24. Juni und 6. Juli 1993 und einem Telefax vom 10. November 1993. Die neuen Angaben wurden bilateral behandelt, solche Gespräche fanden am

[1] Einigkeit besteht über die Verbindlichkeit des Gemeinschaftsrahmens nach dem 31. März 1991, da die Kommission in ihrer Zustimmung zu dem Regionalhilfe-Programm für die neuen Bundesländer nach dem 31. März 1991 die Einhaltung der verschiedenen Gemeinschaftsrahmen gefordert hatte.

[2] Siehe Artikel 1 der Entscheidung im ABl. Nr. L 188 vom 20. 7. 1990, S. 55.

[3] Die geplante Beihilfe für den Volkswagen-Konzern war am 2. Juli 1991 als nicht angemeldet eingestuft worden und hatte die Zeichen NN 75/91, NN 77/91, NN 78/91 und NN 79/91 erhalten.

18. Mai, 10. Juni, 2. Juli und 22. Juli 1993 statt. Ein Schreiben der deutschen Regierung vom 15. Februar 1994 und ein Telefax vom 25. Februar 1994 enthielten neue Informationen über die Kapazitätspläne des Volkswagen-Konzerns.

Eine Werksbesichtigung Anfang April 1994 erbrachte neues Informationsmaterial, das erst verarbeitet werden mußte, weil es zeigte, daß sich die Planungsgrundlagen inzwischen verändert hatten. Hierüber gab es bilaterale Besprechungen am 11. Mai, 2. Juni, 7. Juni und 24. Juni 1994. Weitere schriftliche Beiträge wurden auf den Besprechungen vorgelegt und von den deutschen Behörden und Volkswagen am 10. Mai, 30. Juni, 4. Juli und 12. Juli 1994 geliefert. Die deutschen Behörden übermittelten zudem Volkswagen mit Schreiben vom 24. Mai 1994 eine Neufassung der Beihilfeverträge für die Projekte.

In den Schreiben und Besprechungen ging es um folgende Themen:

— Einzelheiten der Investitionspläne von Volkswagen für die neuen Bundesländer und deren Zusammenhang mit der bestehenden Fahrzeugproduktion;

— Höhe der geplanten und bereits gezahlten staatlichen Beihilfen für Volkswagen und das Gemeinschaftsunternehmen (Mosel I);

— Verpflichtungen der Treuhand gegenüber Volkswagen und dem Gemeinschaftsunternehmen;

— Analyse von Kapazität, Produktion, Kosten- und Preisstruktur und Ertragslage von Mosel I;

— Bewertung der im Besitz der Treuhand befindlichen Werke (Mosel I, Motorenwerke Chemnitz (MWC oder Chemnitz I) und Eisenach), die von Volkswagen übernommen wurden oder noch übernommen werden sollen, sowie Berechnung der Verkaufspreise;

— Kapazitäts-, Produktions- und Kostenvorausschätzungen für die neuen Werke (Mosel II und Chemnitz II), Entwicklung der europäischen Jahreskapazität des Volkswagen-Konzerns bis 1997/98;

— Analyse der geplanten Ausgaben zur Erstellung der Förderfähigkeit nach den Maßstäben der Kommission für die Einhaltung des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen an die Kfz-Industrie;

— genaue Analyse der Mehrkosten der neuen Werke Mosel und Chemnitz gegenüber gleichwertigen Werken in einem nicht subventionierten Kerngebiet der Gemeinschaft, die von Volkswagen als „Vergleichswerk" zu benennen sind;

— mögliche Schädigung der gesamten Kfz-Industrie durch die geplanten Beihilfen, insbesondere im Hinblick auf den Kapazitätsausbau.

Am 16. Juni 1993 stimmte die Kommission einer Rettungsbeihilfe in Form einer Treuhand-Garantie für Bankkredite an die Sächsische Automobilbau GmbH zu: Es ging hier um eine Zwischenfinanzierung für Mosel I in Höhe von 150 Millionen DM bis zu einer abschließenden Entscheidung durch die Kommission [1]. Das Unternehmen war durch die Einstellung der Beihilfezahlungen einschließlich des Verlustausgleichs durch die Treuhand in Liquiditätsschwierigkeiten geraten.

IV

Zu dem Joint-venture Sächsische Automobilbau GmbH (Mosel I) wurde von der deutschen Regierung und von Volkswagen vorgetragen:

— Mosel I wurde im Dezember 1990 von der Treuhand und Volkswagen im Rahmen der Umstrukturierung des alten VEB Sachsenring gegründet. Sachsenring hatte den Trabant gebaut und war 1990 von der Treuhand übernommen worden. Ein Joint-venture war die kostengünstigste und sozial verträglichste Lösung. Mosel I und die parallel laufenden Anstrengungen zur Umstrukturierung der alten Zwickau-Werke waren auch eine notwendige Zwischenlösung für das geplante Werk Mosel II, da auf diese Weise ein Facharbeiterstamm aufgebaut werden konnte.

— Das Joint-venture hatte das alte Montagewerk Mosel mit einem Lackierbetrieb von VEB Sachsenring zum 1. Juli 1991 übernommen. Der Preis war von unabhängigen Wirtschaftsprüfern anhand des Ersatzbeschaffungswerts ermittelt worden.

— In Mosel I waren anfangs Polo-Modelle montiert worden, heute produziert das Werk Golf-Modelle auf eigene Rechnung.

  Bis Ende 1992 waren alle Teile „completely knocked down" (CKD) von Volkswagen zu normalen Konzernverrechnungspreisen geliefert worden. Die fertig montierten Wagen gingen an Volkswagen zurück: VW zahlte dafür den Endverbraucherpreis minus Vertriebskosten. So wurde mit allen Montagewerken des Konzerns verfahren. Die Kosten des von Volkswagen gelieferten Vormaterials waren an die Entwicklung der Endverbraucherpreise gekoppelt: Ein „Preiskorridor" sollte dafür sorgen, daß die Wertschöpfung in Mosel I gleich blieb, auch wenn die Endverbraucherpreise fallen sollten. Auf diese Weise entstand Volkswagen keinerlei Vorteil gegenüber einer Montage in einem anderen Werk.

— Die Treuhand hatte sich verpflichtet, Verluste von Mosel I bis zu 430 Millionen DM zu übernehmen. Dies war keine staatliche Beihilfe für Volkswagen. Die anhaltenden Verluste waren dadurch bedingt, daß eine CKD-Fertigung im Vergleich zu einer kompletten Fahrzeugproduktion „fully built up" (FBU) generell unrationell ist. Die Montage hätten andere Volkswagen-Werke rationeller besorgen können. Weitere Verluste entstanden durch die Umstellung auf den neuen Golf A 3 im August 1992. Volkswagen trug Verluste entsprechend seiner 12,5 % Kapitalbeteiligung. Die Verlustübernahme durch die Treuhand war auf 430 Millionen DM begrenzt, das waren weniger als 65 %

[1] Beihilfe N 313/93, ABl. Nr. C 214 vom 7. 8. 1993, S. 7.

der bis Ende 1993 bei Mosel I aufgelaufenen Verluste in Höhe von 673,5 Millionen DM.

— Da alle Beihilfezahlungen an Mosel I mit der Einleitung des Verfahrens durch die Kommission gestoppt worden waren, erhielt auch SAB keinen Verlustausgleich von der Treuhand, der nach dem Gründungsvertrag vierteljährlich fällig gewesen wäre. Volkswagen argumentierte daher, SAB könne von der Treuhand Verzugszinsen verlangen für die Zahlungsrückstände von — nach VW — 20,5 Millionen DM. Das wäre handelsüblich und keine Beihilfe.

— Volkswagen übernimmt die restlichen 87,5 % Anteile an Mosel I von der Treuhand zum 1. Januar 1993 und zahlt 87,5 % des Ersatzbeschaffungswerts, mindestens jedoch 150 Millionen DM. Es besteht mithin kein Grund zu der Annahme, im Preis wäre eine Beihilfe enthalten. Die Bewertung des Unternehmens ergab einen Verkaufspreis von 180 Millionen DM, hinzu kommen noch 70 Millionen DM für den Gegenwartswert der akkumulierten Verlustvorträge.

Zur Motorenwerke Chemnitz GmbH (vormals VEB Barkas, Chemitz I) trugen Deutschland und Volkswagen vor:

— VEB Barkas hatte einen Betrieb für die Herstellung von 1,1- und 1,3-Liter-Viertakt-Motoren mit VW-Technik gebaut. Nach der Währungsunion blieb Volkswagen der einzige Abnehmer für diese Motoren. Volkswagen zahlte Barkas den gleichen Preis wie für VW-Motoren aus Salzgitter; Barkas nannte sich später Motorenwerke Chemnitz GmbH (MWC). Die Verluste, die bis zur Übernahme durch den Volkswagen-Konzern im Januar 1992 aufliefen, beruhten nicht auf Verrechnungspreisen, sondern darauf, daß das alte Werk unrationell arbeitete und nicht voll ausgelastet war. Die Übernahme der Verluste durch die Treuhand war also keine indirekte staatliche Beihilfe für Volkswagen.

— Der Preis von 68 Millionen DM, den Volkswagen für MWC zahlte, war der höhere von zwei Bewertungen durch unabhängige Sachverständige: Der eine stützte sich auf den Anlagenwert und der andere auf die Ertragsaussichten. Der Preis war also ein fairer Marktpreis ohne Beihilfeelemente.

— Der Bau eines modernen Motorenwerks auf dem Gelände erforderte die Beseitigung von Altlasten; hierzu würde die Treuhand bis zu 155 Millionen DM zuschießen. Da dies nötig war, um den Standort wirtschaftlich tragfähig zu machen, enthielten die Treuhand-Zahlungen keinerlei staatliche Beihilfe. Die Kommission erkennt an, daß Aufwendungen für die Beseitigung von Altlasten keine staatliche Beihilfe sind [1].

Hinsichtlich der Zylinderkopf-Fertigung in Eisenach war nach Ansicht der Bundesregierung und der Volkswagen AG der Kaufpreis von 53,8 Millionen DM ein fairer Marktpreis, der sich auf zwei getrennt von Volkswagen und der Treuhand in Auftrag gegebene unabhängige Gutachten stützt, und somit keine Beihilfeelemente enthielt.

Bei der Einleitung des Verfahrens hatte die Kommission sämtliche Investitionsvorhaben von Volkswagen in Sachsen als Ganzes gesehen und wollte auch über alle Beihilfeelemente zusammen entscheiden. 1993 stellte Volkswagen die Investitionen für die neuen Werke zurück, argumentierte aber auch dann noch, daß Fertigungstechnik, Arbeitsaufwand und andere entscheidende Größen hiervon nicht berührt würden. Bei einer Werksbesichtigung in diesem Jahr wurde jedoch klar, was Experten bestätigten, daß sich diese Auffassung nicht länger halten läßt. Volkswagen gab der Kommission gegenüber auch zu, daß die alten Pläne inzwischen überholt sind und an neuen gearbeitet wird. Die neuen Pläne für die neuen Auto- und Motorenwerke Mosel II und Chemnitz II sind eng verzahnt mit der Entwicklung des Golf A 4, der in Produktion gehen soll, wenn auch Mosel II die Fertigung aufnimmt, d. h. 1997. Die endgültige Fassung der neuen Pläne wird erst zum Jahresende 1994 vorliegen. Soweit bekannt, beinhalten die neuen Pläne wesentliche Änderungen in der Technologie und Produktionsstruktur. Es ist offensichtlich, daß die ursprüngliche Verbindung zwischen den Investitionen in den alten Treuhandwerken und Neubauplänen auf der grünen Wiese heute nicht mehr besteht. Die Kommission hat daher beschlossen, sich vorerst nur mit der Umstrukturierungshilfe für die bestehenden Werke zu befassen — hier kann sie sich anhand der vorliegenden Informationen eine klare Meinung bilden — und über die Neubauprojekte erst zu entscheiden, wenn Volkswagen und Deutschland feste Investitions- und Beihilfepläne vorlegen können. In dieser Entscheidung geht es also nur um die Beihilfepläne für Mosel I, Chemnitz I und Eisenach.

Zu der Vereinbarkeit der geplanten staatlichen Beihilfen hat Deutschland weiter vorgetragen:

i) Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c)

Dieser sollte die Rechtsgrundlage für die Bewertung der Vereinbarkeit für die Beihilfen sein. Obwohl Deutschland seit dem 3. Oktober 1990 vereinigt ist, leidet die Wirtschaft der neuen Bundesländer immer noch unter den Folgen der Teilung. Der Kommission sollte daher prüfen, ob die wirtschaftlichen Nachteile so weit gehen, daß sie staatliche Beihilfen immer noch rechtfertigen. Wenn ja, scheiden hier alle anderen Bewertungskriterien aus, insbesondere die des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie einschließlich Rücksichtnahme auf die Lage der Branche und die Gefahr der Entstehung von Überkapazitäten.

ii) Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a)

Zu der Frage, in welcher Höhe Beihilfen zulässig sind, behaupten die deutschen Behörden, die neuen Bundesländer wären, wenn man die letzten Statistiken heranzieht, als stark unterentwickelt anzusehen. Nach dem zweiten Delors-Paket wären sie als Ziel-

[1] Schreiben SG(91) D/17825 vom 26. September 1991.

1-Regionen einzustufen und könnten dann Regionalhilfen für maximal 75 % Nettobeihilfeäquivalent bekommen.

iii) Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe b)

Deutschland sieht hierin eine weitere Rechtsgrundlage für die Gewährung von Beihilfen in diesen Fällen. Seiner Ansicht nach bedeuten die Probleme, die die Integrierung und Umstrukturierung einer zentralen Planwirtschaft in eine Marktwirtschaft mit sich bringen, eine ernste Störung der deutschen Wirtschaft.

iv) Nicht-Anwendbarkeit des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie in der Zeit vom 1. Januar 1991 bis zum 31. März 1991

Die deutschen Behörden bestehen darauf, daß der Gemeinschaftsrahmen in rechtlich unzulässiger Weise verlängert und neugefaßt (Einbeziehung Westberlins) worden ist, so daß sie das Kommissionsschreiben vom 31. Dezember 1990 (Verlängerung) als unverbindliche Empfehlung gemäß Artikel 93 Absatz 1 EG-Vertrag ansehen konnten. Sie glauben daher, daß der Gemeinschaftsrahmen ab 1. Januar 1991 für sie nicht mehr bindend war. Es ist für sie klar, daß der Gemeinschaftsrahmen ab 1. April 1991 wieder verbindlich war, da die Kommission in ihrem Schreiben vom 11. April 1991 zu den Regionalhilfen für die neuen Bundesländer die Einhaltung der beschlossenen Gemeinschaftsrahmen gefordert hatte. Die Kommission war mündlich Anfang 1991 hiervon unterrichtet worden und hätte daher gemäß Artikel 5 EG-Vertrag nicht Einspruch erheben und ein Verfahren einleiten dürfen.

V

Der einzige Kommentar, den die Kommission von einem Mitgliedstaat nach Bekanntmachung der Verfahrenseinleitung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* erhielt, kam von Frankreich. In einer Note vom 7. Januar 1993 erklärte es, es werde wegen der zusätzlichen Kapazitäten, die durch die Investitionen von Volkswagen und andere staatlich geförderte Vorhaben in den neuen Bundesländern geschaffen würden, aufmerksam verfolgen, wie die Kommission den Fall behandle. Die französische Regierung betonte ferner:

— Die neuen deutschen Bundesländer sollten nicht aus der Gemeinschaftsdisziplin für staatliche Beihilfen gemäß Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c) entlassen werden;

— die Genehmigung von Beihilfen durch die Kommission müßte sich auf eine gründliche Untersuchung aller durch Strukturnachteile verursachten Mehrkosten in den neuen Bundesländern und indirekte Hilfen der Treuhand stützen.

Deutschland antwortete auf das französische Schreiben am 15. Oktober 1993 mit einem Telefax an die Kommission, in dem es noch einmal seinen Standpunkt zur Anwendbarkeit von Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c) und Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) darlegte.

VI

Wie bei der Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 erläutert worden war, stand am Anfang der Investitionspläne von Volkswagen für die neuen Bundesländer die Entscheidung, die neue Nachfrage in Ostdeutschland und Osteuropa im Gefolge des wirtschaftlichen und politischen Umbruchs aus Fertigungsstätten in der Region zu befriedigen.

Die Investitionspläne werden stufenweise verwirklicht. Der erste Schritt war ein Joint-venture mit der Treuhand: So entstand im Dezember 1990 die Sächsische Automobilbau GmbH (SAB), an der Volkswagen mit 12,5 % beteiligt war, aber die Betriebsleitung übernahm. Zunächst wurde in dem alten Trabant-Werk Mosel (Mosel I) ab Mai 1990 der VW Polo in kleinen Stückzahlen gebaut (SKD), 1991 auch der VW Golf (CKD). Der zweite Schritt, ursprünglich für 1994 geplant, war der Bau eines neuen Werks in Mosel (Mosel II) unter alleiniger Verantwortung der 100 % Volkswagen-Tochter Volkswagen Sachsen (VWS) gegründet im Dezember 1990. VWS übernahm Mitte 1991 von den Automobilwerken Eisenach die Zylinderkopf-Fertigung in Eisenach; hierfür soll ein modernes Gebäude in Eisenach-West bis Ende 1996 gemietet werden. Am 1. Januar 1992 übernahm VWS die Motorenwerke Chemnitz GmbH, Eigentümer eines Motorenwerks in Chemnitz (Chemnitz I) von der Treuhand. Dort soll in der zweiten Phase ein neues Motorenwerk entstehen (Chemnitz II), das auch ursprünglich für 1994 geplant war.

Im Laufe des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 war von Deutschland zu erfahren:

1. Seit der Verfahrenseinleitung hat sich der Terminkalender für das gesamte Investitionsvorhaben stark geändert. Am 13. Januar 1993 entschloß sich Volkswagen, einen großen Teil der Investitionen in neue Werke zu verschieben. Das neue Montagewerk Mosel II, das ursprünglich 1994 in Betrieb genommen werden sollte, wird nun erst 1997 voll einsatzfähig sein. Das neue Motorenwerk Chemnitz II, das auch zunächst für 1994 geplant war, wird nun erst 1996 seine Fertigung aufnehmen.

2. Mosel I besteht im wesentlichen aus einem Lackierbetrieb und einem Montageband. Im Jahr können dort laut Volkswagen 92 000 Wagen gefertigt werden (400 täglich). Zur Zeit wird dort der Golf gebaut. Die Karosserien kommen aus dem Karosseriewerk Mosel II, das bereits liefert, wenn auch nur kleine Stückzahlen wie Mosel I. 25 % des Vormaterials liefern Firmen der Umgebung; deren Anteil soll im Laufe der nächsten Jahre allmählich größer werden. Den Rest liefern andere Volkswagen-Werke in Westdeutschland. Ursprünglich sollte die Fertigung in Mosel I bis Ende 1993 auslaufen, da aber Mosel II später fertig wird als vorgesehen, soll Mosel I bis 1997 in Betrieb bleiben, wenn das neue Werk seinen vollen Ausstoß erreicht. Im Augenblick hat Volkswagen keine besonderen Pläne für Mosel I nach diesem Termin. In dem Werk arbeiten zur Zeit 1 900 Personen. Bis 1997 sollen in Mosel I insge-

samt 519,3 Millionen DM investiert werden, davon kommen nach deutscher Auffassung 492,2 Millionen DM für eine Investitionsbeihilfe in Betracht. Hierzu gehören 232,9 Millionen DM, die SAB an Sachsenring Zwickau (SAZ) für das Werk gezahlt hat.

3. Als Volkswagen und Treuhand ihr Joint-venture eingingen, rechnete man bei Mosel I bis 1993 mit Betriebsverlusten in Höhe von 529,1 Millionen DM. Die Treuhand erklärte sich bereit, 87,5 % zu übernehmen, aber nicht mehr als 430 Millionen DM. Bis Ende 1992 waren 415 Millionen DM an Verlusten aufgelaufen, bis Ende 1993 673,5 Millionen DM. An dem Plafond von 430 Millionen DM für Verlustübernahmen durch die Treuhand änderte sich nichts. Die Treuhand hatte bis zum Zahlungsverbot im Januar 1992 145,7 Millionen DM Verlustausgleich gezahlt (140,5 Millionen DM bar, plus 5,2 Millionen DM als Vorauszahlung auf Zinsforderungen).

4. Das Werk Mosel I war von SAZ für 232,9 Millionen DM gekauft worden. Die Preisermittlung stützte sich auf eine Bewertung durch die Abschlußprüfer von Volkswagen nach einer von Treuhand-Prüfern entwickelten Methode. Einbegriffen sind 67,8 Millionen DM für die Fertigstellung der Lackiererei. SAZ lieferte 1991 und 1992 Karosserien für Golf A 2 für Rechnung von SAB, machte dabei aber keine Verluste, da der Firma auf Wertschöpfungsbasis gezahlt wurde.

5. Das alte Motorenwerk Chemnitz baut für den Polo den Rumpfmotor EA 111 (1,05/1,3-l-Hubraum). Die Jahreskapazität liegt bei 280 000 Stück. Das Werk zählt rund 540 Beschäftigte. Der alte EA 111 wird seit Juni 1994 nicht mehr gebaut. Bis zum Anlaufen der Fertigung in Chemnitz II 1996 soll das Werk eine neue Version des EA-111-1,05-l-Rumpfmotors herstellen. Zur Sicherung der Arbeitsplätze in Chemnitz hat Volkswagen Anfang 1993 zusätzlich damit begonnen, die bestehenden Motor-Ausrüstungs- und Prüfbänder für 1,3- und 1,6-l-Motoren für das Werk Mosel I zu nutzen.

6. Volkswagen hat Chemnitz I von der Treuhand zum 1. Januar 1992 für 68 Millionen DM gekauft. Der Preis basiert auf der Abschlußbilanz von Ende 1991, die einen höheren Preis ergab als eine Bewertung des Cash-flows durch einen unabhängigen Gutachter, die 65 Millionen DM erbracht hätte. Die Cashflow-Bewertung ging davon aus, daß die Motoren-Fertigung nur bis Ende 1994 läuft. Deutschland bestätigte, daß die Treuhand hier 155 Millionen DM für Investitionen, Abbrucharbeiten, Beseitigung von Altlasten für das alte Werk (unter der Firma Barkas und Motorenwerk Chemnitz) bis zum Verkauf an Volkswagen vorgesehen bzw. ausgegeben hat. Hiervon waren 83,7 Millionen DM ausdrücklich für die Beseitigung von Altlasten bestimmt. 25,7 Millionen DM wurden erst nach dem Verkauf 1992 und 1993 investiert. Hierfür kommen Investitionsbeihilfen in Form direkter Investitionsbeihilfe (Investitionszulage) in Betracht: 5,8 Millionen DM Investitionszuschüsse, 2 Millionen Investitionszulagen, die Volkswagen an die Treuhand zurückzahlen muß. Die Treuhand hat auch Verluste bei Barkas und Motorenwerke Chemnitz übernommen, wo bis zum Verkauf 59 Millionen DM und 18 Millionen DM an Verlusten aufgelaufen waren.

7. Die vergleichsweise modernen Anlagen der Zylinderkopf-Fertigung in Eisenach sind für 53,8 Millionen DM an Volkswagen verkauft worden. Der Verkaufspreis stützt sich auf die Bewertung durch einen unabhängigen Gutachter abzüglich 5 Millionen DM für einen Sozialplan, wenn das Werk Ende 1996 stillgelegt wird. Die Treuhand hatte vor dem Verkauf 6 Millionen DM für den Abbruch nicht gebrauchter Anlagen ausgegeben, dadurch stellt sich der Verkaufspreis netto auf 47,8 Millionen DM. Insgesamt wurden von Volkswagen 72 Millionen DM investiert, davon sind 30 Millionen DM nach deutscher Auffassung beihilfefähig.

8. Das Montagewerk Mosel II soll bis 1997 fertiggestellt werden und die Produktion aufnehmen. Es besteht aus einem Preßwerk, das wie ursprünglich geplant 1994 fertiggestellt wurde (und dann teilweise Mosel I beliefert), einem Karosseriewerk, das bereits kleine Stückzahlen produziert und bis 1997 seine volle Kapazität erreichen soll, einer Lackiererei und der Endmontage, die noch nicht fertiggestellt sind. Das Werk wird den Golf der nächsten Modell-Generation produzieren. Das neue Motorenwerk Chemnitz II soll 1996 seine Produktion aufnehmen und zunächst einen neuen EA 111 (1,4/1,6 l) bauen, ab 1997 einen Motor der nächsten Generation. Endgültige Pläne hinsichtlich Investitionsvolumen, Kapazitäts- und Beschäftigungszahlen für diese Werke sind erst später in diesem Jahr verfügbar.

9. Für Mosel I denken die deutschen Behörden an eine Umstrukturierungshilfe im Rahmen der Regionalbeihilferegelung von maximal 141,6 Millionen DM, bestehend aus Investitionszuschüssen von 113,2 Millionen DM und Investitionszulagen von 28,4 Millionen DM. Darüber hinaus hat sich die Treuhand bereiterklärt, 87,5 % der Betriebsverluste von Mosel I für die Jahre 1991 bis 1993 zu übernehmen, höchstens jedoch 430 Millionen DM. Für Eisenach denken die deutschen Behörden an Regionalhilfen in Form von Investitionszuschüssen, Investitionszulagen und Sonderabschreibungen von insgesamt höchstens 10,55 Millionen DM.

10 Die ehemaligen Trabant-Werke Mosel und Zwickau, an deren Stelle Mosel I getreten ist, konnten früher im Jahr 200 000 Fahrzeuge montieren. Das alte Motorenwerk Chemnitz hatte eine Jahreskapazität von 280 000 Stück, bevor Volkswagen dort investierte.

11. Als Ergebnis der Bemühungen von Volkswagen, in der näheren Umgebung eine Zulieferbasis aufzubauen, gab es zum Ende vergangenen Jahres (1993) bereits 87 neue Betriebe in den neuen Bundesländern, die Teile an die Werke Mosel und Chemnitz liefern. Volkswagen will in den nächsten Jahren die Zahl der örtlichen Zulieferer noch erhöhen.

VII

Als die Kommission das Verfahren gemäß Artikel 93 Absatz 2 einleitete, standen bei den geplanten deutschen Beihilfen folgende Fragen im Vordergrund:

— Der Kommission ging es um die Klärung der Frage, ob die Vereinbarungen der Treuhand mit Volkswagen — Verlustübernahme für Mosel I und der Preis, den die Treuhand von Volkswagen für die Werke Mosel I, Chemnitz und Eisenach bekommen hat — staatliche Beihilfen enthielten. Die Angaben, die seinerzeit hierzu von den deutschen Behörden gemacht wurden, reichten nicht aus, um die möglicherweise in den Vereinbarungen enthaltenen Beihilfeanteile zahlenmäßig zu bestimmen.

— Ferner war zu klären, ob die Umstrukturierungshilfe der deutschen Regierung und der Treuhand für diese Werke den hierfür geltenden Anforderungen genügt und insbesondere in einem angemessenen Verhältnis zu dem Umstrukturierungsaufwand stand.

Anhand der Angaben, die von den deutschen Behörden und Volkswagen im Verlaufe der Ermittlungen gemacht wurden, konnte die Kommission ein klares Bild von dem Beihilfeanteil und der Höhe der Beihilfen gewinnen.

Die Zusage der Treuhand, sie werde 87,5 % der Verluste von Mosel I für die Jahre 1991 bis 1993 übernehmen, höchstens jedoch 430 Millionen DM, entspricht nach Ansicht der Kommission nicht dem normalen Verhalten eines privaten Geldgebers, der sich an einem Joint-venture beteiligt. Dies ergibt sich daraus, daß die Treuhand zwar 87,5 % von Mosel I besaß, das Unternehmen jedoch zum 1. Januar 1993 von Volkswagen übernommen werden sollte — zu einem Preis, der auf dem Anlagevermögen des Unternehmens oder dessen Ertragskraft basiert. Die Treuhand war also nicht in der Lage, die auflaufenden Verluste des Joint-ventures wieder hereinzubekommen, die von ihr ausgeglichen werden mußten. Bis 1993 hat Mosel I insgesamt 673,5 Millionen DM verloren (415 Millionen DM bis Ende 1992). Für die Kommission sind die 430 Millionen DM in voller Höhe eine staatliche Beihilfe. Wenn Volkswagen und SAB geltend machen, die Treuhand habe 20,5 Millionen DM Zinsen zu zahlen, weil sie mit dem Verlustausgleich für SAB in Verzug geraten sei, so ist hierbei zu bedenken, daß jede geplante Beihilfe vorab von der Kommission zu prüfen ist und ein Rechtsanspruch erst entsteht, nachdem die Kommission die Beihilfe genehmigt hat. Zinszahlungen aufgrund der Tatsache, daß die Treuhand vor Abschluß des Ermittlungsverfahrens durch die Kommission der SAB keine Beihilfe zahlen kann, wären eine weitere Beihilfe.

1991 hatte die Treuhand der SAB 245,1 Millionen DM an neuem Kapital zugeführt, das der Investitionsfinanzierung diente; nach der Grundsatzvereinbarung, die 1990 von der Treuhand mit Volkswagen getroffen wurde, konnte die Treuhand mit gutem Grund erwarten, diesen Betrag über den Verkauf wieder hereinzubekommen. Diese Kapitalzufuhr kann daher nicht als staatliche Beihilfe angesehen werden.

Volkwagen hatte sich verpflichtet, die restlichen 87,5 % des Joint-ventures bis 1994 der Treuhand abzukaufen und dafür 87,5 % des Wiederbeschaffungswerts der Anlagen zum Zeitpunkt des Verkaufs zu zahlen. Selbst ohne den Verlustausgleich wäre dies möglicherweise, so fürchtete die Kommission, ein ungewöhnlich niedriger Preis.

Obwohl der Preis, den SAB für Mosel I an SAZ entrichtete, möglicherweise bereits unter dem objektiven Wert lag, ist dies nach Ansicht der Kommission im vorliegenden Fall deswegen unerheblich, weil es sich praktisch um einen Treuhand-internen Vorgang handelte. Für den Verkauf des Unternehmens an Volkswagen kommt es jedoch sehr darauf an, daß der Preis stimmt, da viel in Mosel I investiert worden ist nach der Übernahme durch SAB. Auf der Grundlage der Bewertung durch die Wirtschaftsprüfer von Volkswagen und der Treuhand wurde ein Preis von 250 Millionen DM (einschließlich 70 Millionen DM für den Gegenwartswert der akkumulierten Verlustvorträge) festgesetzt. Die in der Grundsatzvereinbarung vom Dezember 1990 festgelegte Methodik und die Berechnungen wurden von einem unabhängigen Gutachter im Auftrag der Kommission geprüft und gebilligt.

Zu der Übernahme des Werks Chemnitz stellt die Kommission fest, daß die Treuhand mit dem alten Barkas-Motorenwerk technisch völlig veraltete, den westeuropäischen Anforderungen in bezug auf Qualität und Produktivität nicht genügende Anlagen übernahm, und eine langsame Umstrukturierung mit einem schrittweisen Personalabbau durchführte. Wenn dort in dieser Zeit weiter produziert wurde, so in erster Linie, um die Belegschaft zu halten (Beschäftigungsgesellschaft). Das war ein Weg, den kein vernünftiger privater Geldgeber eingeschlagen hätte, und der zu Verlusten in Höhe von 59 Millionen DM führte. Der Verlustausgleich durch die Treuhand — vor der Gründung der neuen Motorenwerke Chemnitz (MWC) — ist somit die direkte Folge der verspäteten Umstrukturierungsbemühungen der Treuhand. Nach Abzug dieses Betrags, der nur als eine staatliche Beihilfe für Barkas gesehen werden konnte, und 83,7 Millionen DM, die von der Treuhand für die Beseitigung von Altlasten aufgewandt wurden, hat die Treuhand 71,3 Millionen DM in MWC investiert (1991—1993) und 18 Millionen DM Verluste von MWC ausgeglichen (1991). Dieser Verlustausgleich und die Investitionshilfe von 7,8 Millionen DM sind als staatliche Beihilfe für MWC anzusehen. Die Treuhand konnte dabei davon ausgehen, die restlichen Investitionen in MWC durch den Verkauf an Volkswagen wieder hereinzubekommen.

Als MWC Anfang 1992 an Volkswagen verkauft wurde, hatte die Kommission Bedenken, daß der Preis zu niedrig ausfallen könnte. Der Verkaufspreis betrug 68 Millionen DM und entsprach damit dem Wert des Anlagevermögens, den eine gemeinsam von der Treuhand und von Volkswagen eingesetzte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ermittelt hatte. Ein anderer unabhängiger Gutachter war aufgrund des Cash-flows zu einem Wert von 65 Millionen DM gelangt. Die Kommission teilte den deutschen Behörden mit, daß für sie die Bewertung deswegen nicht objektiv sei, weil die Bewerter Anweisung erhalten hätten, den Wert des Anlagevermögens willkürlich auf 50 Millio-

nen DM festzusetzen. Sie befürchtete zudem, daß die Cash-flow-Methode den Wert des Unternehmens deswegen unterschätzen konnte, weil sie von einer Stillegung des Werks im Juni 1994 und der Entlassung aller Beschäftigten mit entsprechend hohen Sozialkosten ausgeht. Da das Werk Chemnitz II bereits 18 Monate später die Fertigung aufnimmt, ist dieser Ansatz unzutreffend. Sind jedoch Aufwendungen für einen Sozialplan nicht zu berücksichtigen, kommen beide Bewertungsmethoden zu dem gleichen Ergebnis.

Ursprünglich hatte die Kommission den Preis für angemessen erachtet und keine Beihilfeelemente darin gesehen. Sie war dabei von der Annahme ausgegangen, daß das alte Werk im Juni 1994 die Produktion des EA 111 einstellen würde. Nachdem nunmehr von Volkswagen und der deutschen Regierung mitgeteilt wurde, daß der EA-111-1,05-l in etwas anderer Form dort mindestens bis 1996 produziert werden soll und das Nacheinstellungs- und Prüfband, dessen Einsatz von Volkswagen zunächst gar nicht vorgesehen worden war, seit 1993 eingesetzt wird und auch weiter für die Produktion der hauptsächlich für Mosel I bestimmten 1,3/1,6-l-Klasse eingesetzt werden soll, stellte sich die Kommission die Frage, ob die Ertragsberechnungen für MWC nicht auf unvollständigen Angaben beruhten und der Preis nicht unter dem Marktwert lag. Dies würde im Ergebnis zu einer Umstrukturierungshilfe für den Käufer Volkswagen führen, die deswegen unzulässig wäre, weil das Unternehmen bereits von der Treuhand umstrukturiert worden ist. Die Behauptung von Volkswagen, der 1,05-l-Motor, der bis 1996 produziert werden soll, sei praktisch neu, ist wegen der technischen Angaben, die der Kommission und deren Kraftfahrzeug-Sachverständigen vorgelegt wurden, unzutreffend. Danach ist deutlich zu erkennen, daß der Motor im wesentlichen mit dem alten Modell übereinstimmt. Bestätigt wird dieses Urteil durch die geringfügigen Investitionen für die Umstellung (2,7 Millionen DM). Anhand des Cash-flows wurde berechnet, daß die Fortführung der Motorproduktion den Rohertrag des Unternehmens um monatlich eine Million DM aufbessert. Diese Berechnungen wurden von den deutschen Behörden, von Volkswagen und von der Treuhand anerkannt [1]. Von dem Betrag lassen sich jedoch die normalen monatlichen Abschreibungen für Investitionen zur Fortführung der Produktion des 1,05-l-Motors abziehen, um so den Nettobeitrag zu errechnen (nach den der Kommission übermittelten Informationen entsprechen diese Investitionen den obenerwähnten 2,7 Millionen DM). Sofern Volkswagen nicht dem Nettobeitrag entsprechend einen höheren Kaufpreis zahlt, enthält der Preis für Chemnitz I eine staatliche Beihilfe.

Volkswagen hat ferner Investitionen, die für Chemnitz vorgesehen waren, vorgezogen, um einen neuen EA-111-1,4/1,6-l-Motor schon ab Ende 1994 in Chemnitz I produzieren zu können. Dieser Motor ist völlig neu und erfordert in Chemnitz I einen erheblichen Investitionsaufwand (48,7 Millionen DM). Sollte eines Tages in Chemnitz nur noch dieser Typ produziert werden, bedarf es keiner Monatszahlungen mehr. Dies wäre auch dann der Fall, wenn nur Motor-Ersatzteile hergestellt werden.

Der Preis von 53,8 Millionen DM, zu dem die Eisenacher Zylinderkopf-Fertigung verkauft wurde, ist für die Kommission ein fairer Marktpreis, der sich auf eine Bewertung durch unabhängige Sachverständige stützt. Da die meisten Eisenacher Beschäftigten 1996 ihren Arbeitsplatz verlieren und wahrscheinlich nicht in anderen, weit entfernten Volkswagen-Werken weiterbeschäftigt werden können, kann die Kommission es hinnehmen, daß der Wert der Anlagen wegen der Sozialpläne für die Entlassungen 5 Millionen DM niedriger angesetzt wird.

Direkte Beihilfen für die Umstrukturierung von Mosel I, Chemnitz I und Eisenach sind von den deutschen Behörden in der obengenannten Höhe gewährt worden; Rechtsgrundlage hierfür war die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur", das Investitionszulagengesetz und das Fördergebietsgesetz; in allen Fällen hatte die Kommission vorher zugestimmt.

Die geplante Beihilfe für die drei Vorhaben setzt sich zusammen aus:

— Umstrukturierungshilfe für Mosel I, bestehend aus 113,2 Millionen DM Investitionszuschüssen und 28,4 Millionen DM Investitionszulagen durch den Bund sowie 430 Millionen DM Verlustausgleich durch die Treuhand;

— Umstrukturierungshilfe für Chemnitz I in Form von 59 Millionen DM Verlustausgleich für Barkas durch die Treuhand und von 18 Millionen DM für MWC sowie 7,8 Millionen DM Investitionshilfen des Bundes. Der Kaufpreis würde eine weitere Beihilfe enthalten, sofern der Kaufpreis nicht in der obengenannten Weise erneut und höher festgesetzt wird;

— 10,55 Millionen DM Umstrukturierungshilfe für Eisenach in Form von Investitionszuschüssen, Investitionszulagen und Sonderabschreibungen.

Da die Beihilfen die Firma Volkswagen finanziell entlasten, wenn diese in den neuen Bundesländern investiert, droht hier eine Verfälschung des Wettbewerbs in der Kfz-Industrie der Gemeinschaft. Da der Binnenhandel auf dem Kfz-Markt eine sehr große Rolle spielt, beeinträchtigen die geplanten Maßnahmen den Handel zwischen Mitgliedstaaten. Sie fallen damit unter Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen.

VIII

Die deutsche Regierung hat gegen Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag verstoßen, weil die Beihilfeelemente in dem von der Treuhand zugesagten Verlustausgleich an das Joint-venture nicht gemeldet wurden. Die deutschen Behörden haben auch nicht nach Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag die Zahlungen eines Teils der Regionalhilfen und Hilfen anderer Art für Investitionen in den Werken Mosel, Chemnitz und Eisenach gemeldet. Da die Bundesregierung die Beihilfemaßnahmen nicht vorher gemeldet

[1] Der Kaufvertrag für Mosel I enthält eine Klausel in bezug auf den Verkauf von Chemnitz, wonach bei einer Fortführung der Fertigung des „alten" EA-111-Motors monatlich 1 Million DM zu zahlen sind.

hat, konnte sich die Kommission zu den Maßnahmen auch nicht vor deren Durchführung äußern. Da bei der Gewährung eines Teils der Beihilfen gegen Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag verstoßen wurde, sind diese rechtswidrig.

Da die Verfahrensvorschriften in Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag, die auch unter dem Gesichtspunkt des ordre public ihre Bedeutung haben, zwingend sind und der Europäische Gerichtshof ihre unmittelbare Wirkung mit Urteil vom 19. Juni 1973 [1] bestätigt hat, läßt sich die Rechtswidrigkeit der Beihilfe nicht nachträglich beseitigen.

Nach Einleitung des Verfahrens hat die deutsche Regierung alle weiteren Zahlungen bis zum Abschluß des Verfahrens gemäß Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag ausgesetzt.

IX

Zur Rechtsgrundlage für die Überprüfung der Vereinbarkeit durch die Kommission verwies die deutsche Regierung auf die Ausnahmetatbestände des Artikels 92 Absatz 2 Buchstabe c) EG-Vertrag (bestimmte durch die Teilung Deutschlands betroffene Gebiete der Bundesrepublik Deutschland), Absatz 3 Buchstabe a) (Gebiete, in denen die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht) und Absatz 3 Buchstabe b) (beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats), unter die alle Maßnahmen, die die Kommission als Beihilfe ansehen könnte, fallen würden.

Der Ausnahmetatbestand gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe b) EG-Vertrag ist vorliegend nicht erfüllt. Es trifft zwar zu, daß die deutsche Einigung negative Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft hatte. Dies ist für sich genommen aber kein Grund, Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe b) EG-Vertrag auf eine Beihilferegelung oder gar auf einen einzelnen Beihilfefall anzuwenden. Das letzte Mal, daß die Kommission eine Beihilfe als Mittel zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats anerkannte, war 1991, als sie eine Beihilfe für das griechische Privatisierungsprogramm genehmigte [2]. In ihrer Entscheidung hatte sie das Privatisierungsprogramm als festen Bestandteil der Zusagen aufgrund der Entscheidung 91/136/EWG des Rates vom 4. März 1991 zur Wiederbelebung der ganzen Wirtschaft anerkannt. Deutschland befindet sich eindeutig in einer ganz anderen Lage.

Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c) EG-Vertrag sollte als Ausnahmetatbestand eng ausgelegt werden. Die Kommission ist der Auffassung, daß die Ausnahmebestimmungen in Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) und Buchstabe c) EG-Vertrag sowie der Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an die Kfz-Industrie ausreichen, um die Probleme der neuen Bundesländer zu bewältigen.

[1] Rechtssache 77/72 Capolongo/Maya, Slg. 1973, 611.
[2] Beihilfe NN 11/91, Entscheidung der Kommission vom 31. Juli 1991.

Im folgenden wird noch näher darzulegen sein, welchen geplanten deutschen Beihilfen die Kommission aufgrund ihrer Prüfung uneingeschränkt zustimmen kann. Diese Prüfung betrifft, wie bereits oben dargelegt, nur die Übergangslösungen Mosel I, Chemnitz I und Eisenach, da die Beihilfepläne für die neuen Werke sich jetzt noch nicht beurteilen lassen.

Mosel I

Zu Mosel I: Nach der Währungsunion vom Juli 1990 war die Trabant-Produktion in Zwickau und Mosel nicht mehr rentabel und der Trabant praktisch unverkäuflich. Zur Sicherung eines traditionellen Produktionsstandorts vereinbarte die Treuhand mit Volkswagen einen Joint-venture, Mosel I. Die alten Trabant-Werke in Sachsen sollten umstrukturiert werden, Zwickau sollte nur noch Teile liefern und im neuesten Trabant-Werk sollte als Übergangslösung bis zur Fertigstellung der geplanten neuen Werke ein modernes Montagewerk eingerichtet werden. Von Anfang an war klar, daß hierfür viel investiert werden mußte und in den ersten Betriebsjahren mit hohen Verlusten zu rechnen war, die kein privater Anleger allein zu übernehmen bereit gewesen wäre. Die Kommission sieht in den direkten Investitionshilfen der deutschen Behörden und der Verlustübernahme durch die Treuhand Teile ein und desselben Vorhabens, nämlich die langfristige Sicherung des Kfz-Standorts Mosel, und gelangte zu dem Schluß, daß diese als Umstrukturierungshilfen gewertet werden müssen.

Für Umstrukturierungshilfen ist nach dem Gemeinschaftsrahmen ein zufriedenstellender Umstrukturierungsplan erforderlich. Sie dürfen nur gewährt werden, wenn sich nachweisen läßt, daß dem Interesse der Gemeinschaft am besten gedient ist, wenn der Hersteller wirtschaftlich lebensfähig bleibt. Ferner muß sichergestellt sein, daß der Empfänger seinen Marktanteil nicht auf Kosten nichtsubventionierter Konkurrenten erweitert. Sofern Unternehmen noch Überkapazitäten haben, können Kapazitätsschnitte als Beitrag zur Erholung des ganzen Wirtschaftszweigs erforderlich werden.

Die Kommission hat den Geschäftsplan und die Ertragsprognosen von SAB geprüft und sieht darin ein solides Konzept für die Wiederherstellung der Ertragskraft der ehemaligen Trabant-Werke. Für die als Zulieferer für Mosel I arbeitenden ehemaligen Trabant-Werke war SAB finanziell verantwortlich. Das Joint-venture will insgesamt über 414 Millionen DM in die Modernisierung der alten Anlagen investieren (insbesondere in neue Pressen für Stahlkarosserien, die Fertigstellung der neuen Lackiererei und die technische Umrüstung der Zulieferer). Mosel I wurde so zu einem hochmodernen Lackier- und Montagebetrieb.

Die Kommission würdigte, daß in den ersten Jahren nur eine SKD- und CKD-Montage möglich war, die an sich im Vergleich zu der gewöhnlichen „Fully Built-up Production" (FBU) unwirtschaftlich ist. Dies galt sicher für die Zeit bis Juli 1992, als dort der Polo und der Golf A 2 montiert wurden. Dadurch entstanden Verluste, die durch die von vornherein unwirtschaftlich organisierte Fertigung bedingt waren. Für beide Modelle konnten die

Karosserien nicht im Werk montiert werden. Die Polo-Karosserien wurden in Wolfsburg zusammengebaut und lackiert und gingen dann erst nach Mosel. Der Golf A 2 wurde bei SAZ in Zwickau montiert und erst in Ingolstadt lackiert, später in der neuen Lackiererei von Mosel I. Da die Endmontage in Mosel I lag, war die Produktion dort wegen des hohen Transport- und Logistikaufwands ausgesprochen unrationell. In dem alten SAZ-Werk Zwickau wurden Rohkarosserien auf sehr arbeitsintensive Weise montiert, die Verluste trug über die Verrechnungspreise die SAB. Die CKD-Produktion bedeutete, daß ganze Baugruppen von Wolfsburg nach Mosel transportiert werden mußten. Das war nötig, weil es keine Zulieferer in den neuen Bundesländern gab, die just-in-time liefern konnten und dort keine modernen Lagerhäuser für die Logistik vorhanden waren, keine Ausrüstung für Qualitätskontrolle (Hardware und Software) und keine Lagerverwalter, die imstande waren, direkte Lieferungen der Zulieferer zu bewältigen. Durch die Transporte hatte Wolfsburg zusätzliche Kosten für Verpacken, Auspacken, Qualitätskontrolle, Verwaltung und Transport. Wegen dieser beiden gravierenden Kostennachteile hätte kein privater Anleger sich auf solch ein Geschäft mit einer derartigen Größenordnung und für so lange Zeit eingelassen. Der Hauptgrund war die Erhaltung der Arbeitsplätze in der Region.

Nachdem in der Region mehr und mehr Zulieferer gewonnen werden konnten und der Regionalanteil an der Fertigung zunahm, verringerte sich seit 1992 der Kostennachteil, der durch die CKD-Fertigung in Mosel I entstand. Seit Juli 1992 wird der Golf A 3 gefertigt und die Karosserie im nahegelegenen Werk Mosel II montiert. Die Zulieferer in der Umgebung erhielten dadurch einen weiteren Auftrieb. Aber erst im Januar 1993 zog die Logistik von Wolfsburg nach Mosel um. Anfang 1993 lag der Anteil der regionalen Fertigung bei 36,5 %. Produktivität und Wertschöpfung waren stark gestiegen, so daß das Werk nun als gut eingespielte FBU-Fertigung gelten konnte. Ab 1993 kann Mosel I mit voller Kapazität produzieren. Anfang 1993 war damit das entscheidende Ziel des Umstrukturierungsplans erreicht. Ende 1993 wird der Umstrukturierungsprozeß dann, wie ursprünglich geplant, auslaufen. Mosel I wird demnach voraussichtlich nach den Ertragsprognosen, die der Kommission vorgelegt wurden, bis Ende 1994 die Rentabilitätsschwelle erreichen. Die Kommission sieht daher einen echten Zusammenhang zwischen der geplanten Beihilfe und dem Umstrukturierungsplan, der eine solide Grundlage zu haben scheint.

Hinter dieser Übergangslösung stand die Überlegung, daß bis zur Fertigstellung des neuen Werks Mosel II auf jeden Fall ein Facharbeiterstamm am Ort erhalten und herangebildet werden müsse, um so die zusätzliche Nachfrage nach Fahrzeugen westlicher Produktion aus Ostdeutschland und Osteuropa zu befriedigen. In dem Werk wurden in einer Region mit hoher Arbeitslosigkeit und niedriger Produktivität 700 Arbeitsplätze neu geschaffen und 1 250 erhalten. Eine Stillegung hätte schwerwiegende soziale Folgen gehabt. Da letztlich eine wirtschaftlich-soziale Kohäsion angestrebt wird, stimmt die Kommission mit der deutschen Regierung darin überein, daß die Erhaltung von Mosel I im Interesse der Gemeinschaft liegt.

Dabei wurde bereits berücksichtigt, daß sich im Zuge der Modernisierung die Kapazität des Montagewerks von jährlich 200 000 Wagen (910 täglich) auf jährlich 92 000 (400 täglich) verringert. In der genannten Zahl von jährlich 200 000 Wagen ist die Produktionskapazität des Trabant-Werks Zwickau enthalten, das wie Mosel I auch auf einen anderen Fahrzeug-Typ hätte umgestellt werden können (statt dessen wurden beide Werke so weit wie möglich auf die Teilefertigung umgestellt). Grundsätzlich ist eine Umstrukturierungshilfe nach dem Gemeinschaftsrahmen nur zulässig, wenn sie nicht zur Schaffung neuer Überkapazitäten beiträgt, sondern durch Kapazitätsschnitte zur allgemeinen Erholung des Wirtschaftszweigs. Diese Forderung ist für die Kommission erfüllt.

Zur Höhe der Beihilfe sieht der Gemeinschaftsrahmen vor, daß die Beihilfe in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung des zu bewältigenden Problems stehen muß. Investitionshilfen in Höhe von 113,2 Millionen DM in Form von Investitionszuschüssen und 28,4 Millionen DM als Investitionszulagen sind nach Auffassung der Kommission im Hinblick auf die Investitionen für den Umbau des Werks zu einem modernen Montagebetrieb, einem notwendigen Bestandteil des Umstrukturierungsplans, angemessen. Dies gilt für alle Investitionsausgaben bis Ende 1993, denn so lange sollte der Umstrukturierungsplan ursprünglich laufen — bis zu dem geplanten Verkauf der Treuhand-Beteiligung (1. Januar 1994). Was danach bis 1997 investiert wird, steht mit der Umstrukturierung nicht mehr im Zusammenhang und muß an den Regeln des Gemeinschaftsrahmens für Innovation, Modernisierung und Rationalisierung gemessen werden. Hier handelt es sich um normale Modernisierungs- und Ersatzbeschaffungsinvestitionen, für die nach dem Gemeinschaftsrahmen keine staatlichen Beihilfen zulässig sind. Dies gilt für ein förderfähiges Investitionsvolumen von 77,4 Millionen DM und 21,6 Millionen DM an Beihilfen (17,8 Millionen DM Investitionszuschüsse und 3,8 Millionen DM Investitionszulagen). Eine Investitionshilfe in Höhe von 95,4 Millionen DM in Form von Investitionszuschüssen und von 24,6 Millionen DM in Form von Investitionszulagen ist daher als Umstrukturierungshilfe zulässig.

Die Kommission erkennt an, daß selbst die neuesten Trabant-Anlagen bei weitem nicht den Anforderungen einer modernen Kfz-Fertigung genügten. Andere Anlagen waren technisch völlig überholt und mußten vollständig ausgewechselt werden. In der Folge mußten die Treuhand und Volkswagen insgesamt 519,3 Millionen DM in die Umstrukturierung des Werks investieren (64,9 Millionen DM gehen entsprechend dem VW-Anteil von 12,5 % zu Lasten von Volkswagen). Die Übernahme der restlichen 87,5 % kostet Volkswagen 250 Millionen DM.

Zur Verlustübernahme durch die Treuhand pflichtet die Kommission der deutschen Regierung bei, daß kein privater Anleger ohne eine Beteiligung der Treuhand und deren Zusage, für Verluste geradezustehen, die bei der CKD-Montage der Anlaufzeit unvermeidlich waren zu dem Zeitpunkt, zu dem das Joint-venture beschlossen wurde, in das kleine Mosel-Werk investiert hätte. Die zugesagte Verlustübernahme muß daher als fester Bestandteil der Treuhand-Pläne für eine sozialverträgliche Privatisierung des Werks angesehen werden. In diesem

Zusammenhang möchte die Kommission daran erinnern, daß die Treuhand durch den Auftrag, aus einer zentralen Planwirtschaft eine Marktwirtschaft zu machen, vor eine außergewöhnliche Aufgabe gestellt worden war (1).

Aus dem Ausnahmecharakter der Maßnahmen ergibt sich, daß sie sich streng an die Erfordernisse des Einzelfalls halten müssen. Besondere Wachsamkeit ist geboten, wenn, wie im Fall SAB (Mosel I), einem Unternehmen geholfen wird, das nur zum Teil privatisiert worden ist. Angesichts der Begründung, die für die Verlustübernahme durch die Treuhand gegeben worden war, bedeutet dies, daß eine Verlustübernahme nur insoweit genehmigungsfähig ist, als sie Nachteile der unwirtschaftlichen CKD-Fertigung oder andere Standortnachteile in den neuen Bundesländern ausgleicht.

Anhang der Materialkosten von Mosel I und anderen Angaben von Volkswagen hat die Kommission die Betriebskosten des Gemeinschaftsunternehmens mit dem Ziel durchleuchtet, den durch die CKD-Fertigung und Standortnachteile bedingten Teil der Verluste zu bestimmen. Alle Verluste aus der Polo-Montage bis 1991 und der Fertigung des Golf A 2, die im Juli 1991 eingestellt wurde, sind danach auf echte Kostennachteile zurückzuführen. Insgesamt liefen so Verluste in Höhe von 235 Millionen DM auf, von denen die Treuhand 87,5 % (205,6 Millionen DM) trägt. Der Verlustausgleich in Höhe von 205,6 Millionen DM ist somit für die Kommission eine Umstrukturierungshilfe.

Die Produktion des Polo und des Golf A 2 in Mosel war von Anfang an so unwirtschaftlich, daß sich kein vernünftiger privater Anleger allein darauf eingelassen hätte. Mit der Umstellung auf den Golf A 3 im Juli 1992 ging die Karosserie-Montage nach Mosel II, wodurch einer der obengenannten Kostennachteile entfiel. Die CKD-Mehrkosten bestanden jedoch bis Ende 1992 deswegen fort, weil die Umstellung von Wolfsburger Zulieferern auf örtliche Zulieferer nur langsam anlief und die Logistik für örtliche Zulieferer erst im Januar 1993 aus Wolfsburg übertragen wurde. Die Verluste aus der Fertigung des laufenden A-3-Modells, die in der Zeit von August bis Dezember 1992 entstanden, sind nach den Feststellungen der Kommission in Höhe von 111 Millionen DM (Treuhand-Anteil 97,1 Millionen DM) nachweislich CKD-bedingt, wobei Volkswagen nicht vollständig erklären konnte, warum die Materialkosten für den A 3 im letzten Quartal 1992 plötzlich in Höhe von 69 Millionen DM (Treuhand-Anteil 60,4 Millionen DM) anstiegen. Die Kommission kann zwar wirtschaftliche Gründe für einen Kostenanstieg erkennen, bezweifelt aber, ob der Kostenanstieg ganz auf Standortnachteilen der CKD-Fertigung beruht, die die Umstrukturierung so teuer gemacht haben. Da die Standortnachteile jedoch nicht schlagartig Ende 1992 entfielen, ist die Kommission bereit, einen Verlustausgleich für die verbleibenden Standortnachteile auch im dritten Betriebsjahr 1993 anzuerkennen. Ein Ausgleich der restlichen Verluste des Jahres 1992 durch die Treuhand kann im Verhältnis zur Treuhandbeteiligung in Höhe von 157,5 Millionen DM als Umstrukturierungshilfe anerkannt werden.

Insgesamt erwägt die Kommission angesichts der Tatsache, daß die Fertigungskapazität von 910 Wagen täglich zum Zeitpunkt der Beihilfezusagen auf gegenwärtig 400 Wagen täglich reduziert worden ist und dies einen ausreichenden Beitrag zur Lösung der Strukturprobleme der Kfz-Industrie darstellt, die Genehmigung von 481,3 Millionen DM Umstrukturierungshilfe. Dies entspricht dem Vorgehen der Kommission auch in anderen Umstrukturierungsfällen, wie z. B. Renault, Rover und ENASA (2). Die Umstrukturierungshilfe stand für sie dann in einem angemessenen Verhältnis zum Umstrukturierungsaufwand, wenn der Anteil der Beihilfe an dem gesamten Finanzbedarf des Unternehmens während der Umstrukturierungszeit (806,1 Millionen DM im Zeitraum von 1991 bis 1996) in etwa dem prozentualen Umfang des Kapazitätsabbaus während der Umstrukturierung entsprach. Im vorliegenden Fall lag der Beihilfeanteil mit 59,7 % nur leicht über dem Kapazitätsabbau bei SAB in Höhe von 56 %. Eine leichte Überkompensierung ist nach Ansicht der Kommission angesichts der besonders schwierigen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse in den neuen Bundesländern, die inzwischen zu einem Fördergebiet in der Zielkategorie I erklärt worden sind, gerechtfertigt.

Als die Kommission einer Rettungsbeihilfe in Form einer Bürgschaft für Bankkredite bis zu 150 Millionen DM an SAB zustimmte, hatte sie klargestellt, daß ein Verlustausgleich, sollte er von ihr in der abschließenden Entscheidung genehmigt werden, für die Rückzahlung der Bankkredite verwendet werden müßte, um so die Treuhand aus ihrer Bürgschaftsverpflichtung zu entlassen. Der hier genehmigte Verlustausgleich geht über die verbürgten Bankkredite hinaus, so daß diese in vollem Umfang von SAB zurückgezahlt werden müssen.

Chemnitz I

Das alte Barkas-Motorenwerk Chemnitz I war auch nach Auffassung der Kommission technisch überholt, westeuropäischen Qualitäts- und Leistungsanforderungen nicht gewachsen und auch mit größeren Investitionen nur begrenzte Zeit zu halten. Zur Erhaltung des Produktionsstandorts führte die Treuhand als Zwischenlösung bis zur Fertigstellung des neuen Motorenwerks eine Umstrukturierung durch. Dabei war von Anfang an klar, daß die Umstrukturierung erhebliche Mittel erfordern würde und anfangs auch mit Betriebsverlusten zu rechnen war, die kein privater Anleger zu tragen bereit gewesen wäre. Die Kommission sieht daher die Direktinvestitionen und den Verlustausgleich durch die Treuhand im Jahr 1991 als Teil ein und desselben Vorhabens, den Standort Chemnitz für die Motorproduktion langfristig zu sichern, und gelangte deswegen zu der Auffassung, daß hier eine Umstrukturierungshilfe vorliegt.

Da das Unternehmen mit Volkswagen-Technik Rumpfmotoren produzierte, konnte es nur für Volkswagen von

(1) Siehe Entscheidung der Kommission zu NN 108/91 vom 26. September 1991, SG(91) D/17825, zur Finanzierung und anderen Maßnahmen im Aufgabenbereich der Treuhand.

(2) Vgl. ABl. Nr. L 367 vom 16. 12. 1989, S. 62, ABl. Nr. L 25 vom 28. 1. 1989, S. 92, und ABl. Nr. L 220 vom 11. 8. 1988, S. 3.

Interesse sein. Wegen der obengenannten Qualitäts- und Leistungsprobleme war Volkswagen jedoch nur zu einem Kauf von MWC bereit, wenn die Treuhand eine Anpassung an ein westeuropäisches Fertigungsniveau garantieren konnte. Volkswagen besaß bereits, wie unabhängige Gutachter bestätigten, in Salzgitter genügend Kapazitäten für die Motorproduktion, so daß Chemnitz I nicht gebraucht wurde.

Hinter der Zwischenlösung stand die Überlegung, bis zur Fertigstellung des neuen Werks Chemnitz II einen Facharbeiterstamm am Ort zu erhalten bzw. heranzubilden. Dadurch wurden in einem Gebiet mit hoher Arbeitslosigkeit und niedriger Produktivität 540 Arbeitsplätze geschaffen bzw. erhalten. Eine Stillegung hätte schwerwiegende soziale Folgen gehabt. Da letztlich eine wirtschaftlich-soziale Kohäsion angestrebt wird, stimmt die Kommission mit der deutschen Regierung überein, daß die Erhaltung von Chemnitz I im Interesse der Gemeinschaft liegt.

Der Umstrukturierung sind Investitionshilfen in Höhe von 7,8 Millionen DM (Investitionszuschüsse und Investitionszulagen) zugute gekommen. Die Investitionen waren unter Treuhand-Regie beschlossen und 1992 und 1993 verwirklicht worden. Da die Umstrukturierung zum Zeitpunkt des Verkaufs noch nicht abgeschlossen war, kann in dieser Beihilfe noch eine zulässige Umstrukturierungshilfe gesehen werden. Da das Unternehmen wieder mit Gewinn arbeitet, war die Umstrukturierung wohl erfolgreich. Die Beihilfe ist jedoch nur dann zulässig, wenn die Beihilfe, wie in dem Kaufvertrag vereinbart, wieder an die Treuhand zurückfließt, die für die Investitionen aufkam.

Die Investitionen von Volkswagen nach der Umstrukturierung in Chemnitz I (d. h. nach 1993) sind an den Regeln des Gemeinschaftsrahmens für Innovation, Modernisierung und Rationalisierung zu messen. Hier handelt es sich um normale Modernisierungs- und Ersatzbeschaffungsinvestitionen, für die nach dem Gemeinschaftsrahmen grundsätzlich keine staatlichen Beihilfen zulässig sind. Eine Regionalförderung ist folglich nur für diejenigen Investitionen von Volkswagen Sachsen in Chemnitz I zulässig, die in das neue Werk Chemnitz II eingebracht werden, bis zur Höhe des Buchwerts zum Zeitpunkt der Übernahme.

Eine Umstrukturierungshilfe der Treuhand für Barkas in Form einer Verlustübernahme in Höhe von 59 Millionen DM und für MWC in Form einer Verlustübernahme und Investitionshilfe in Höhe von 18 und 7,8 Millionen DM hält die Kommission mithin für zulässig. Die Umstrukturierungshilfe für MWC war nach Auffassung der Kommission für den Umstrukturierungsplan der Treuhand und von Volkswagen im Zeitraum von 1991 bis 1993 notwendig aber auch ausreichend. Ein Kapazitätsabbau war mit der Umstrukturierung nicht verbunden. Chemnitz I trug dazu bei, daß es bei Volkswagen vorübergehend im Motorenbau Überkapazitäten gab und die Fertigung neu aufgeteilt werden mußte, was dazu führte, daß sowohl Salzgitter als auch Chemnitz nicht voll ausgelastet waren. In diesem Fall hält es die Kommission für technisch unmöglich, einen Kapazitätsschnitt vorzunehmen, da Chemnitz I nur ein Band hatte. Eine Forderung nach Stillegung von Chemnitz I hätte auch, wie bereits oben dargelegt, der Zielsetzung der Regionalentwicklung entgegengestanden. Schließlich betrafen die Bedenken der Kommission immer nur die Fahrzeugbau-Kapazität, die von dem Werk nicht berührt wird.

Da die Umstrukturierungshilfe, die das Werk bekam, nach Auffassung der Kommission für die Umstrukturierung ausreicht, kann über den Verkaufspreis, den Volkswagen für Chemnitz I entrichtet, keine weitere Beihilfe gewährt werden. Dies erfordert die Aufnahme einer Klausel in den Kaufvertrag, die gewährleistet, daß sich der Kaufpreis für jeden Monat, den die Motorfertigung nach Juni 1994 weiterläuft, um 1 Million DM erhöht, abzüglich der monatlichen Abschreibungen für Investitionen zur Fortführung der Produktion des 1,05-l-Motors.

Eisenach

Zur Umstrukturierungshilfe von 10,55 Millionen DM für die Zylinderkopf-Fertigung in Eisenach stellt die Kommission fest, daß die Anlagen zwar noch relativ neu waren, als sie im März 1992 von Volkswagen übernommen wurden, VW aber noch investieren mußte, um die Anlagen zu modernisieren und die Produktpalette so zu erweitern, daß die Kapazität wirtschaftlich ausgelastet werden konnte. Diese Investitionen sind, wie die Kommission anhand der ihr vorliegenden Informationen feststellen konnte, Bestandteil eines soliden Umstrukturierungsplans. Da das Werk etwa 200 Personen beschäftigt und nur bis 1996 produziert (es wird dann stillgelegt), die Beihilfe relativ niedrig ist und Volkswagen auch noch in Salzgitter eine Zylinderkopf-Fertigung unterhält, liegt eine Erhaltung des Werks bis 1996 für die Kommission im Interesse der Gemeinschaft. Die Beihilfe gibt Volkswagen jedenfalls nicht die Möglichkeit, seinen Marktanteil auf Kosten der Konkurrenten zu erweitern.

X

Nach Ansicht der Kommission hat die Umstrukturierung von Mosel I Ende 1993 ihr Ziel erreicht. Deutschland plant jedoch eine Fortführung des Verlustausgleichs für das Jahr 1993 sowie der Investitionshilfe bis 1997.

Der geplante Verlustausgleich für SAB in Höhe von 66,9 Millionen DM stände in keinem angemessenen Verhältnis zu dem Umstrukturierungsaufwand und wäre auch nicht regionalpolitisch zu begründen. Die Beihilfe wäre damit eine Betriebsbeihilfe, die nach dem Gemeinschaftsrahmen auf keinen Fall genehmigt werden kann.

Soweit Volkswagen und SAB geltend machen, die Treuhand müßte 20,5 Millionen DM Zinsen zahlen, weil sie mit dem Verlustausgleich für SAB in Verzug geraten sei, so wäre dies, wie oben dargelegt, eine weitere staatliche Beihilfe. Derartige Zahlungen, wie oben bereits erläutert, würden auch über das hinausgehen, was für Mosel I als zulässig angesehen werden kann. Die Zinszahlungen sind mithin unzulässig.

Die geplante Investitionshilfe für den Zeitraum 1994—1997 in Höhe von 21,6 Millionen DM in Form von Investitionszuschüssen (17,8 Millionen DM) und Investitionszulagen (3,8 Millionen DM) ist eine Hilfe für

Ersatzbeschaffungs- und Modernisierungsinvestitionen, die nach dem Gemeinschaftsrahmen unter keinen Umständen genehmigt werden kann —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Folgende von Deutschland gewährte Beihilfen für verschiedene Investitionsvorhaben der Volkswagen AG in den neuen Bundesländern sind mit Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) EWR-Abkommen vereinbar:

— eine Beihilfe an die Sächsische Automobilbau GmbH (Mosel I) in Form von Investitionszuschüssen von maximal 95,4 Millionen DM, die vor dem Zahlungsverbot in voller Höhe rechtswidrig gewährt wurden, und Investitionszulagen von maximal 24,2 Millionen DM, von denen 19 Millionen DM vor dem Zahlungsverbot rechtswidrig gewährt wurden;

— weitere Beihilfen in Form einer Verlustübernahme durch die Treuhandanstalt für Mosel I in Höhe von 363,1 Millionen DM, von denen 145,7 Millionen DM bereits vor dem Zahlungsverbot rechtswidrig ausgezahlt wurden;

— Beihilfe in Form einer Verlustübernahme für Barkas (Chemnitz I) durch die Treuhandanstalt in Höhe von maximal 59 Millionen DM, die vor dem Zahlungsverbot rechtswidrig gewährt wurden;

— Beihilfen in Form einer Verlustübernahme durch die Treuhand für MWC (Chemnitz I) in Höhe von 18 Millionen DM, die vor dem Zahlungsverbot rechtswidrig gewährt wurden;

— Beihilfen in Form von Investitionszuschüssen bis zu 5,8 Millionen DM und Investitionszulagen bis zu 2 Millionen DM für MWC oder Volkswagen Sachsen (Chemnitz I);

— geplante Beihilfen an Volkswagen Sachsen GmbH für die Zylinderkopf-Fertigung in Eisenach in Form von Investitionszuschüssen, Investitionszulagen und Sonderabschreibungen in Höhe von insgesamt bis zu 10,55 Millionen DM.

Artikel 2

Der Kaufpreis von 68 Millionen DM, den Volkswagen der Treuhandanstalt für das Motorenwerk Chemnitz (Chemnitz I) nach Artikel VI und VII der Grundsatzvereinbarung zwischen der Treuhand und VW vom 18. Oktober 1990 zu entrichten hat, enthält keinerlei staatliche Beihilfen, sofern die Grundsatzvereinbarung folgendermaßen geändert wird: Der Kaufpreis erhöht sich für jeden Monat, den die Motor-Fertigung nach Juni 1994 weiterläuft, um monatlich im voraus zahlbare 1 Million DM, bis Ende 1995 sind Investitionen für die Erhaltung der Betriebsfähigkeit in Form normaler Abschreibungen für die technischen Anlagen abzugsfähig. Der erhöhte Kaufpreis wird nicht fällig, wenn das Werk nach 1994 nur Motor-Ersatzteile oder den neuen 1,4/1,6-l-Motor herstellt.

Artikel 3

Deutschland hat 16 173 000 DM an Investitionszuschüssen von der Sächsischen Automobilbau GmbH zurückzufordern, d. h. den Betrag der Differenz zwischen den Investitionszuschüssen, die nach Artikel 1 erster Spiegelstrich mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind, und dem Teil der Beihilfe, die bereits an das Unternehmen ausgezahlt worden ist. Der zurückzuzahlende Betrag ist ab dem 28. Oktober 1991 (Zeitpunkt der Auszahlung) nach dem Zinssatz zu verzinsen, der zum Stichtag bei der Berechnung des Nettobeihilfenäquivalents für die verschiedenen Arten von Beihilfen in der Bundesrepublik Deutschland Anwendung fand.

Artikel 4

Die folgenden Beihilfen Deutschlands für verschiedene Investitionsvorhaben der Volkswagen AG in den neuen Bundesländern sind mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne von Artikel 92 des EG-Vertrages und Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens unvereinbar und dürfen deshalb nicht gewährt werden:

— der geplante Verlustausgleich für Mosel I, soweit er über den in Artikel 1 genannten Betrag hinausgeht, d. h. weitere 66,9 Millionen DM,

— die geplante Investitionshilfe für Mosel I, soweit sie über den in Artikel 1 genannten Betrag hinausgeht, d. h. weitere 17,8 Millionen DM in Form von Investitionszuschüssen und 3,8 Millionen DM in Form von Investitionszulagen,

— die geplante Hilfe für Mosel I in Form von Zinszahlungen der Treuhand für zurückgestellte Ausgleichszahlungen in Höhe von 20,5 Millionen DM.

Artikel 5

Deutschland berichtet der Kommission innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung, wie es der Entscheidung nachgekommen ist.

Artikel 6

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 27. Juli 1994

Für die Kommission
Hans VAN DEN BROEK
Mitglied der Kommission