II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 27 luglio 1994

riguardante gli aiuti a favore degli investimenti del gruppo Volkswagen nei nuovi Länder tedeschi

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(94/1068/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver dato a tutti gli interessati la possibilità di presentare le loro osservazioni, conformemente alle disposizioni summenzionate [1],

considerando quanto segue:

I

Con lettera del 14 gennaio 1992, la Commissione ha informato le autorità tedesche della sua decisione del 18 dicembre 1991 di avviare il procedimento a norma dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE nei riguardi delle misure di aiuti di Stato proposte dalle autorità tedesche a favore del gruppo Volkswagen nei nuovi Länder.

Nell'avviare il procedimento la Commissione aveva espresso seri dubbi circa la compatibilità degli aiuti con l'articolo 92 del trattato per i seguenti motivi:

— gli aiuti di Stato all'investimento non erano stati debitamente notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato e non erano ancora esattamente quantificabili;

— l'apparente elevata intensità degli aiuti previsti a favore di un piano che comporta una forte espansione della capacità produttiva sul mercato automobilistico europeo poteva dar luogo ad una distorsione sleale della concorrenza;

— non erano stati forniti elementi sufficienti per giustificare la concessione, oltre ad aiuti regionali relativamente elevati, anche di aiuti indiretti agli investimenti e di aiuti temporanei al funzionamento da parte della Treuhandanstalt in considerazione dei problemi strutturali ed economici dei nuovi Länder; anzi, l'intensità complessiva dell'aiuto sembrava essere sproporzionatamente elevata e incompatibile con i criteri della disciplina comunitaria degli aiuti nel settore.

II

Con lettere 19 settembre 1990, 14 dicembre 1990 e 14 marzo 1991, la Commissione ha invitato la Germania a notificarle, conformemente alla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica, le misure di aiuto a favore degli investimenti della Volkswagen AG nei nuovi Länder tedeschi, sottolineando che gli aiuti non potevano essere concessi prima di essere stati notificati alla Commissione e approvati da questa.

La Germania ha risposto con lettera del 29 maggio 1991 sostenendo che a suo parere la disciplina comunitaria degli aiuti nel settore automobilistico non era applicabile nei nuovi Länder tedeschi tra il 1° gennaio 1991 ed il 31 marzo 1991, in quanto era venuta a scadere alla fine del 1990, e la sua proroga, da parte della Commissione nel dicembre 1990, poteva diventare giuridicamente vincolante soltanto previa formale accettazione della proroga stessa da parte del governo tedesco oppure mediante una decisione formale della Commissione in esito al procedimento dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato. Poiché le misure di aiuto in oggetto erano state approvate prima

[1] GU n. C 68 del 17. 3. 1992, pag. 14.

del 31 marzo 1991, esse potevano essere esaminate dalla Commissione solo nel quadro dei programmi di aiuto regionali da essa approvati per i nuovi Länder (1).

La tesi della Germania non è stata accettata dalla Commissione per i seguenti motivi:

— la decisione 90/381/CEE della Commissione, del 21 febbraio 1990, intesa alla modifica del regime tedesco di aiuto all'industria automobilistica (2), che non era stata contestata dalla Germania, non era limitata nel tempo, per cui la proroga da parte della Commissione nel dicembre 1990 non aveva inciso sugli obblighi di notificazione;

— la Germania non ha contestato la proroga della disciplina comunitaria né vi ha reagito in alcun modo; la Commissione era quindi legittimata a supporre che essa ne avrebbe rispettato le disposizioni;

— nell'autorizzare l'estensione dei vigenti programmi di aiuti regionali ai nuovi Länder tedeschi [SG(91) D/12002 del 9 gennaio 1991], la Commissione aveva stipulato che dovevano essere rispettate le discipline comunitarie. Ciò significa che il diciannovesimo programma quadro dell'azione comune del Bund e dei Länder [pubblicato dal governo tedesco nel luglio 1991 e autorizzato con lettera SG(90) D/27707 del 22 ottobre 1991] si applica anche nei nuovi Länder tedeschi. L'obbligo di notificazione preventiva degli aiuti all'industria automobilistica si applicava pertanto anche in tali territori.

Di conseguenza, la Commissione ha considerato tali aiuti come aiuti non notificati dato che erano stati approvati dalle autorità tedesche prima dell'approvazione della Commissione (3).

La decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2 era basata su una prima approfondita analisi delle lettere del governo tedesco del 16 settembre 1991 e 10 dicembre 1991 e di vari contatti bilaterali fra rappresentanti della Commissione e autorità tedesche.

Con lettera del 14 gennaio 1992, la Commissione ha invitato la Germania non solo a presentare entro un mese le sue osservazioni in merito al procedimento avviato a norma dell'articolo 93, paragrafo 2 nel caso Volkswagen, ma anche a confermare entro 10 giorni lavorativi che era stato sospeso qualsiasi versamento di aiuti alla Volkswagen relativamente ad investimenti a Mosel, Chemnitz e Eisenach. Qualora non avesse ricevuto entro il termine prescritto tale conferma, la Commissione si riservava di disporre, mediante decisione provvisoria, la sospensione di qualsiasi ulteriore versamento di aiuti di Stato (vedi lettera della Commissione agli Stati membri del 4 marzo 1992).

III

Con lettera del 29 gennaio 1992, la Germania si è dichiarata disposta a sospendere temporaneamente ogni ulteriore versamento fino alla inclusione del procedimento avviato a norma dell'articolo 93, paragrafo 2. Con lettera del 31 marzo 1992, la Germania ha formulato le sue osservazioni sulla lettera della Commissione del 14 gennaio 1992.

Con lettera del 24 aprile 1992, la Commissione ha chiesto un supplemento di informazioni alla Germania, alla Treuhandanstalt er alla Volkswagen per poter completare l'analisi del caso.

A tali quesiti, illustrati e motivati in un incontro bilaterale il 28 aprile 1992 e reiterati dalla Commissione il 14 maggio, il 5 giugno, il 21 agosto e il 17 novembre 1992, le autorità tedesche hanno risposto con lettere succesive del 20 maggio, 3 giugno, 12 giugno, 20 luglio, 29 luglio, 8 settembre, 25 settembre, 2 ottobre, 16 ottobre, 21 ottobre, 4 novembre e 25 novembre 1992. Volkswagen ha fornito un supplemento di informazione alla Commissione con lettere del 15 giugno, 30 ottobre 1992, 12 gennaio e 20 gennaio 1993. Le risposte sono state discusse dai servizi competenti della Commissione insieme alle autorità tedesche e a Volkswagen; i colloqui hanno avuto luogo il 16 giugno, il 9 settembre, il 12 ottobre, il 16 ottobre, il 3 dicembre 1992 e l'8 e 11 gennaio 1993.

Quando agli inizi del gennaio 1993, dopo aver concluso le sue indagini, la Commissione era in procinto di adottare una decisione definitiva, Volkswagen le comunicava in via ufficiosa che stava rivedendo i suoi piani di investimento nei nuovi Länder e che era quindi auspicabile che la Commissione non adottasse la propria decisione finché tali piani non fossero stati chiaramente definiti. Le autorità tedesche si associavano a tale posizione.

Il 13 gennaio 1993 Volkswagen decise di ritardare parti sostanziali dei progetti di investimento anche fino a tre anni. Risultarono così modificati alcuni parametri essenziali in base ai quali la Commissione aveva valutato la compatibilità degli aiuti progettati con la disciplina comunitaria riguardante l'industria automobilistica. La Commissione si dichiarò quindi disposta a riesaminare la sua valutazione sulla base dei nuovi piani di investimento di Volkswagen.

Ulteriori dettagli sui piani vennero comunicati alla Commissione in un incontro bilaterale il 5 maggio 1993. Una informazione scritta sui nuovi piani di investimento venne trasmessa dalle autorità tedesche con lettera del 6 giugno 1993 e integrata da Volkswagen con lettere del 24 giugno e 6 luglio 1993 e fax del 10 novembre 1993. I nuovi dati vennero discussi in forma bilaterale in date 18 maggio,

(1) Non esiste disaccordo quanto alla applicabilità della disciplina comunitaria dopo il 31 marzo 1991, dato che l'approvazione del programma di aiuti regionali per i nuovi Länder tedeschi dopo il 31 marzo 1991 era stata subordinata al rispetto delle varie discipline comunitarie in vigore.

(2) Vedi articolo 1 della decisione in GU n. L 188 del 20. 7. 1990, pag. 55.

(3) Il progetto di aiuto a favore del gruppo Volkswagen era stato classificato il 2 luglio 1991 come aiuto non notificato e registrato con i numeri NN 75/91, NN 77/91, NN 78/91 e NN 79/91.

10 giugno, 2 luglio e 22 luglio 1993. Nuove informazioni sui piani riguardanti la capacità produttiva del gruppo Volkswagen vennero trasmesse dal governo tedesco con lettera del 15 febbraio 1994 e fax del 25 febbraio 1994.

Nel corso di una visita in loco, agli inizi di aprile 1994, vennero acquisite nuove informazioni che dovettero essere integrate nell'analisi perché dimostravano che nel frattempo le basi dei piani erano state modificate. Questi aspetti vennero discussi in incontri bilaterali in date 11 maggio, 2 giugno, 7 giugno e 24 giugno 1994. Ulteriori informazioni scritte vennero presentate nel corso dei colloqui e trasmesse dalle autorità tedesche e da Volkswagen in date 10 maggio, 30 giugno, 4 luglio e 12 luglio 1994. Inoltre le autorità tedesche inviarono a Volkswagen, con lettera del 24 maggio 1994, una nuova versione dei contratti per le sovvenzioni riguardanti i progetti.

Nelle comunicazioni scritte e nei colloqui vennero trattati i seguenti temi:

— dettagli dei piani di investimento di Volkswagen per i nuovi Länder e correlazione con la produzione automobilistica esistente di Volkswagen;

— preciso ammontare degli aiuti di Stato previsti o già versati a favore di Volkswagen e dell'impresa comune (Mosel I);

— precisi obblighi della Treuhand nei riguardi di Volkswagen e dell'impresa comune;

— analisi della capacità, produzione, struttura dei costi e dei prezzi e redditività di Mosel I;

— valutazione delle unità produttive detenute dalla [Treuhand Mosel I, Motorenwerke Chemnitz (MWC, ossia Chemnitz I) e Eisenach] che sono state o saranno vendute a Volkswagen, nonché calcolo dei relativi prezzi di vendita;

— previsioni riguardanti la capacità, la produzione e i costi delle nuove unità produttive (Mosel II e Chemnitz II), sviluppo della capacità annua del gruppo Volkswagen in Europa fino al 1997/1998;

— analisi delle spese progettate sotto il profilo della loro ammissibilità agli aiuti, in base ai criteri seguiti dalla Commissione nell'applicazione della disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato all'industria automobilistica;

— analisi dettagliata dei costi aggiuntivi delle nuove unità produttive Mosel e Chemnitz rispetto ad unità produttive equivalenti in una zona centrale non beneficiaria di aiuti della Comunità, indicate da Volkswagen come «unità produttive comparative»;

— eventuali effetti negativi degli aiuti progettati sull'industria automobilistica nel suo complesso, tenuto conto in particolare dell'incremento della capacità di produzione.

Il 16 giugno 1993 la Commissione ha approvato un aiuto di salvataggio, sotto forma di garanzia, da parte della Treuhand, di crediti bancari della Sächsische Automobilbau GmbH: in pratica si è trattato di un finanziamento temporaneo di Mosel I per 150 Mio di DM in attesa della decisione definitiva della Commissione [1]. L'impresa si era trovata in difficoltà di liquidità in seguito all'ordine di sospensione del pagamento degli aiuti, ivi inclusa la compensazione delle perdite da parte della Treuhand.

IV

In merito alla Joint Venture Sächsische Automobilbau GmbH (Mosel I), il governo tedesco e Volkswagen hanno comunicato quanto segue:

— Mosel I è stata costituita nel dicembre 1990 dalla Treuhand e dalla Volkswagen nell'ambito della ristrutturazione della ex VEB Sachsenring (produttrice della Trabant), che era stata rilevata dalla Treuhand nel 1990. La Joint Venture era la soluzione meno costosa e più accettabile dal punto di vista sociale. Mosel I e lo sforzo parallelo di ristrutturazione dei vecchi impianti di Zwickau costituivano inoltre una soluzione intermedia utile anche per il progettato stabilimento Mosel II, in quanto hanno consentito di formare la manodopera specializzata necessaria nella zona stessa.

— La Joint Venture aveva rilevato i vecchi impianti di montaggio Mosel, comprensivi di un reparto di verniciatura, da VEB Sachsenring con effetto dal 1° luglio 1991. Il prezzo era stato determinato da periti indipendenti sulla base del valore di sostituzione.

— Mosel I si occupava inizialmente del montaggio dei modelli Polo; oggi produce modelli Golf per proprio conto. Fino alla fine del 1992 Volkswagen forniva a questo stabilimento tutti i materiali e componenti «completely knocked down» (CKD) ai prezzi di compensazione interni al gruppo. Le autovetture assemblate venivano successivamente rivendute a Volkswagen ad un prezzo corrispondente al prezzo al pubblico, meno i costi di distribuzione. Questa prassi veniva applicata a tutti gli stabilimenti di montaggio del gruppo. I costi dei materiali e componenti forniti da Volkswagen erano legati all'andamento dei prezzi al consumo attraverso un «corridoio dei prezzi» per assicurare che il valore aggiunto dello stabilimento Mosel I restasse invariato anche in caso di diminuzione dei prezzi al consumatore finale. In questo modo Volkswagen non ricavaca alcun vantaggio rispetto ad un assemblaggio in un altro stabilimento.

— La Treuhand si era impegnata a coprire le perdite di Mosel I fino ad un importo di 430 Mio di DM. Ciò non costituiva un aiuto di Stato per Volkswagen. Le continue perdite erano dovute al fatto che una produzione CKD non è generalmente razionale in confronto ad una produzione automobilistica «fully built up» (FBU). Il lavoro di assemblaggio avrebbe potuto essere effettuato in maniera più efficiente e più razionale in altri impianti Volkswagen. Ulteriori perdite erano dovute alla conversione verso la produzione della nuova Golf A 3 nell'agosto 1992. Le perdite a carico di Volkswagen erano proporzionali alla sua partecipazione al capitale del 12,5 %. La copertura delle perdite assunta dalla Treuhand era limitata ad un

[1] Aiuto N 313/93 (GU n. C 214 del 7. 8. 1993, pag. 7).

importo di 430 Mio di DM, che rappresenta meno del 65 % delle perdite complessive di 673,5 Mio di DM accumulate a fine 1993 da Mosel I.

— Poiché in seguito all'avvio del procedimento da parte della Commissione erano stati sospesi tutti i pagamenti di aiuti a favore di Mosel I, veniva sospesa anche la compensazione trimestrale delle perdite prevista dall'atto costitutivo. Volkswagen sostiene perciò che SAB può esigere dalla Treuhand, sui pagamenti arretrati, interessi di mora pari, secondo Volkswagen, a 20,5 Mio di DM. Ciò sarebbe conforme agli usi commerciali e non costituirebbe un aiuto.

— Volkswagen acquisterà il restante 87,5 % delle quote di Mosel I dalla Treuhand al 1° gennaio 1993 ad un prezzo pari all'87,5 % del valore di sostituzione, e comunque non inferiore a 150 Mio di DM. Non vi è quindi motivo di ritenere che il prezzo comporti un elemento di aiuto. La valutazione dell'impresa aveva condotto ad un prezzo di vendita di 180 Mio di DM, a cui vanno aggiunti 70 Mio di DM per il valore attuale dei riporti delle perdite accumulate.

Per quanto riguarda la Motorenwerke Chemnitz GmbH (già VEB Barkas, Chemnitz I) la Germania e Volkswagen hanno sostenuto quanto segue:

— VEB Barkas aveva costruito una stabilimento per la produzione di motori a 4 tempi da 1.1 e 1.3 l in base alla tecnologia VW. Dopo l'unione monetaria tedesca, Volkswagen era rimasto l'unico acquirente di tali motori. Volkswagen pagava a Barkas — divenuta successivamente Motorenwerke Chemnitz GmbH (MWC) — lo stesso prezzo che per i motori VW provenienti da Salzgitter. Le perdite registrate fino al gennaio 1992 quando l'impresa venne rilevata dal gruppo Volkswagen non erano dovute ai prezzi di compensazione interni, bensì alla inefficienza e alla insufficiente utilizzazione della capacità produttiva del vecchio stabilimento. Pertanto la copertura delle perdite da parte della Treuhand non costituiva un aiuto di Stato indiretto per Volkswagen.

— Il prezzo di 68 Mio di DM pagato da Volkswagen per l'acquisto di MWC corrispondeva alla più elevata di due stime effettuate da periti indipendenti di cui l'una si basava sul valore patrimoniale e l'altra sulle prospettive reddituali dell'impresa. Il prezzo era pertanto un prezzo di mercato corretto, non contenente elementi di aiuto.

— La costruzione di una moderna fabbrica di motori sullo stesso sito richiedeva la bonifica dei luoghi alla quale la Treuhand avrebbe contribuito con un importo massimo di 155 Mio di DM. Poiché tali operazioni di bonifica erano necessarie per rendere il sito economicamente accettabile, i pagamenti della Treuhand non contenevano alcun elemento di aiuto di Stato. La Commissione riconosce che le spese di bonifica non costituiscono aiuti di Stato [1].

Per quanto riguarda la produzione di testate di cilindri a Eisenach, il governo tedesco e Volkswagen sostengono che il prezzo di acquisto di 53,8 Mio di DM era un prezzo di mercato corretto, che si basava su due perizie indipendenti commissionate separatamente da Volkswagen e dalla Treuhand, e che non conteneva pertanto elementi di aiuto.

Nell'avviare il procedimento la Commissione aveva considerato tutti i progetti di investimento di Volkswagen in Sassonia come un unico insieme e si proponeva quindi di decidere in merito a tutti gli elementi di aiuto nel loro insieme. Anche dopo aver deciso, nel 1993, di ritardare gli investimenti riguardanti i nuovi stabilimenti, Volkswagen continuava a sostenere che ciò non avrebbe inciso sulla tecnica di produzione, sull'occupazione della manodopera e su altre variabili rilevanti. In seguito ad una visita in loco effettuata nello stesso anno, emerse tuttavia chiaramente, e venne confermato dagli esperti, che non era più possibile mantenere tale posizione. Volkswagen ammise infatti nei riguardi della Commissione che i vecchi piani erano nel frattempo superati e che ne era in corso la revisione. I nuovi piani per le nuove fabbriche di autovetture e di motori Mosel II e Chemnitz II sono strettamente collegati con lo sviluppo della Golf A 4 che verrà posta in produzione quando inizierà a produrre anche Mosel II, ossia nel 1997. La versione definitiva dei nuovi piani sarà disponibile soltanto per la fine dell'anno 1994. Per quanto è dato sapere, i nuovi piani comportano modifiche essenziali della tecnologia e della struttura di produzione. È chiaro che il collegamento iniziale fra gli investimenti nei vecchi stabilimenti della Treuhand e i nuovi progetti di costruzione su nuove aree non esiste più. La Commissione limiterà pertanto la presente decisione all'aiuto per la ristrutturazione degli impianti esistenti — sul quale può formarsi una chiara opinione in base alle informazioni disponibili — e deciderà in merito ai nuovi progetti di costruzione soltanto quando Volkswagen e il governo tedesco saranno in grado di presentarle i piani definitivi di investimento e di aiuto. La presente decisione riguarda pertanto soltanto i progetti di aiuto a favore di Mosel I, Chemnitz I e Eisenach.

Per quanto riguarda la compatibilità degli aiuti di Stato progettati, la Germania ha inoltre fatto presente quanto segue:

a) Articolo 92, paragrafo 2, lettera c)

Questa disposizione dovrebbe essere la base giuridica per la valutazione della compatibilità degli aiuti. Nonostante il fatto che la Germania sia stata unificata il 3 ottobre 1990, l'economia dei nuovi Länder risente ancora delle conseguenze negative della divisione. La Commissione dovrebbe perciò esaminare se questi svantaggi economici sono tali da giustificare tuttora la concessione di aiuti di Stato. In caso affermativo, verrebbero meno tutti gli altri criteri di valutazione e in particolare quelli previsti dalla disciplina comunitaria per l'industria automobilistica, ivi inclusa la presa in considerazione della situazione del settore e del possibile rischio di sovraccapacità.

b) Articolo 92, paragrafo 3, lettera a)

Per quanto riguarda il livello ammissibile degli eventuali aiuti, le autorità tedesche affermano che, se si

[1] Lettera SG(91) D/17825 del 26. 9. 1991.

tiene conto delle statistiche più recenti, i nuovi Länder sono da considerare aree molto sottosviluppate. In base al pacchetto Delors II queste aree dovrebbero essere classificate come regioni dell'obiettivo I, e potrebbero quindi in quanto tali beneficiare di aiuti regionali fino al 75 % equivalente sovvenzione netto.

c) Articolo 92, paragrafo 3, lettera b)

Si tratta per la Germania di una ulteriore base giuridica per la concessione di aiuti in questi casi. A loro giudizio i problemi della integrazione e conversione di una economia pianificata in una economia di mercato rappresentano una grave perturbazione dell'economia tedesca.

d) Non applicabilità della disciplina comunitaria per l'industria automobilistica nel periodo dal 1° gennaio 1991 al 31 marzo 1991

Le autorità tedesche insistono che la disciplina comunitaria nel settore è stata prorogata e riveduta (inclusione di Berlino ovest) in una forma giuridicamente scorretta, per cui esse hanno a giusto titolo considerato la lettera della Commissione del 31 dicembre 1990 (proroga) come una raccomandazione non vincolante a norma dell'articolo 93, paragrafo 1 del trattato. Esse ritengono perciò che, a partire dal 1° gennaio 1991, la disciplina comunitaria non era più vincolante nei loro riguardi. Riconoscono che la disciplina comunitaria è diventata nuovamente vincolante per esse a partire dal 1° aprile 1991, poiché la Commissione aveva chiesto, nella sua lettera dell'11 aprile 1991, in merito agli aiuti regionali a favore dei nuovi Länder tedeschi, il rispetto delle discipline comunitarie in vigore. La Commissione era stata informata oralmente di questa posizione agli inizi del 1991 e non avrebbe pertanto dovuto, in base all'articolo 5 del trattato, contestare tali aiuti ed avviare un procedimento nei loro riguardi.

V

L'unico commento pervenuto alla Commissione da una Stato membro dopo la pubblicazione dell'avvio del procedimento nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* è una nota della Francia, del 7 gennaio 1993, in cui quest'ultima sottolinea che, considerate le capacità produttive supplementari create dagli investimenti di Volkswagen e da altri progetti sovvenzionati dallo Stato nei nuovi Länder, essa avrebbe seguito con particolare attenzione il modo in cui il caso sarebbe stato trattato dalla Commissione. Il governo francese sosteneva inoltre che:

— i nuovi Länder tedeschi non dovrebbero essere esonerati dalla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato a norma dell'articolo 92, paragrafo 2, lettera c);

— l'approvazione degli aiuti da parte della Commissione dovrebbe basarsi su un esame approfondito di tutti i costi aggiuntivi imputabili a svantaggi strutturali nei nuovi Länder e di tutti gli aiuti indiretti concessi dalla Treuhand.

La Germania ha replicato alle osservazioni del governo francese con un telefax del 15 ottobre 1993 diretto alla Commissione in cui ha ribadito nuovamente la sua posizione in merito alla applicabilità dell'articolo 92, paragrafo 2, lettera c) e dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera a).

VI

Come indicato all'atto dell'avvio del procedimento a norma dell'articolo 93, paragrafo 2, i progetti di investimento di Volkswagen nei nuovi Länder traevano origine dalla decisione di soddisfare la domanda aggiuntiva di autoveicoli nella Germania orientale e nell'Europa dell'Est dopo i rivolgimenti politici ed economici a partire da unità produttive situate nella regione stessa.

I piani di investimento saranno realizzati in più tappe. La prima è stata la costituzione di una Joint Venture con la Treuhand nel dicembre 1990, che ha dato vita alla Sächsische Automobilbau GmbH (SAB) di cui la Volkswagen, con una partecipazione del 12,5 %, ha assunto la gestione operativa. Nel maggio 1990 è iniziata la produzione (SKD) in piccole serie della VW Polo nella ex fabbrica di Trabant a Mosel (Mosel I) e nel 1991 è stata avviata anche la produzione della Golf VW (CKD). La seconda tappa, prevista inizialmente nel 1994, comportava la costruzione di un nuovo stabilimento a Mosel (Mosel II) sotto la sola responsabilità della Volkswagen Sachsen (VWS), una società controllata al 100 % dalla Volkswagen, creata nel dicembre 1990. VWS ha rilevato a metà del 1991 dalla Automobilwerke Eisenach la produzione di testate di cilindri a Eisenach, per la quale prenderà in affitto fino alla fine del 1996 un fabbricato moderno a Eisenach-West. Il 1° gennaio 1992, VWS ha rilevato dalla Treuhand la Motorenwerke Chemnitz GmbH, proprietaria di una fabbrica di motori a Chemnitz (Chemnitz I) dove dovrebbe sorgere, nella seconda fase, una nuova fabbrica di motori (Chemnitz II) anch'essa inizialmente prevista per il 1994.

Nel corso del procedimento a norma dell'articolo 93, paragrafo 2, sono state fornite da parte tedesca le seguenti informazioni:

1) Il calendario dell'intero progetto di investimenti è stato sostanzialmente modificato sucessivamente all'avvio del procedimento. Il 13 gennaio 1993 Volkswagen ha deciso di ritardare gran parte degli investimenti riguardanti le nuove unità produttive. Il nuovo impianto di montaggio Mosel II, che inizialmente doveva entrare in funzione nel 1994, diventerà pienamente operativo soltanto nel 1997. La nuova fabbrica di motori Chemnitz II, anch'essa prevista inizialmente per il 1994, inizierà a produrre soltanto nel 1996.

2) Mosel I è composta essenzialmente di un impianto di verniciatura e di un impianto di montaggio in cui, secondo Volkswagen, possono essere prodotte 92 000 vetture (400 al giorno), e in cui viene attualmente prodotta la Golf. Le carrozzerie provengono dalla fabbrica di carrozzerie Mosel II, che è già operativa anche se solo in misura ridotta come Mosel I. Il 25 % dei componenti viene fornito da ditte locali; tale quota dovrebbe essere incrementata nel corso dei prossimi anni. Il resto proviene da altri stabilimenti Volkswagen della Germania occidentale. Inizialmente Mosel I doveva cessare la produzione a fine 1993 ma, poiché Mosel II sarà ultimata più tardi del previsto, Mosel I resterà in attività fino al 1997 quando la nuova fabbrica diventerà pienamente operativa. Attualmente Volkswagen non ha piani specifici per Mosel I dopo tale data. Nello stabilimento lavorano attualmente 1 900 persone. Fino al 1997 saranno investiti a Mosel I complessivamente 519,3 Mio di DM di cui, secondo le

autorità tedesche, 492,2 Mio di DM sarebbero ammissibili al beneficio di aiuti agli investimenti. In tale importo sono inclusi 232,9 Mio di DM pagati da SAB a Sachsenring Zwickau (SAZ) per l'acquisto dello stabilimento.

3) Al momento della costituzione dell'impresa comune fra la Volkswagen e la Treuhand, le perdite operative complessive fino al 1993 di Mosel I erano state stimate in 529,1 Mio di DM. La Treuhand si era impegnata a coprire l'87,5 % di tali perdite, entro un limite massimo di 430 Mio di DM. Le perdite effettive hanno raggiunto, a fine 1992, l'importo di 415 Mio di DM e, a fine 1993, l'importo di 673,5 Mio di DM. Ciononostante è rimasto invariato il massimale di 430 Mio di DM per la copertura delle perdite da parte della Treuhand. Fino alla sospensione dei pagamenti disposta nel gennaio 1992, la Treuhand aveva già pagato 145,7 Mio di DM a titolo di compensazione delle perdite (140,5 Mio di DM in contanti, più 5,2 Mio di DM come pagamento anticipato in conto interessi).

4) Lo stabilimento Mosel I era stato acquistato da SAZ per 232,9 Mio di DM. Il prezzo era stato determinato sulla base di una valutazione effettuata dai revisori di Volkswagen secondo un metodo sviluppato dai revisori della Treuhand. Nell'importo sono inclusi 67,8 Mio di DM per la realizzazione dell'impianto di verniciatura. SAZ forniva nel 1991 e 1992 le carrozzerie per il modello Golf A 2 per conto della SAB, senza però incorrere in perdite, dato che veniva pagata in base al valore aggiunto.

5) La vecchia fabbrica di motori Chemnitz produce il motore EA 111 (1,05/1,3 l) per la Polo, ha una capacità annua di 280 000 unità e conta circa 540 dipendenti. Il vecchio motore EA 511 non viene più fabbricato dal giugno 1994. Finché non inizierà la produzione a Chemnitz II nel 1996, lo stabilimento dovrebbe produrre una nuova versione del motore EA 111 1,05 l. Per salvaguardare i posti di lavoro a Chemnitz, all'inizio del 1993, la Volkswagen ha inoltre iniziato ad utilizzare gli impianti esistenti per il montaggio e il controllo dei motori da 1,3 e 1,6 l destinati a Mosel I.

6) La Volkswagen ha acquistato Chemnitz I dalla Treuhand il 1° gennaio 1992 al prezzo di 68 Mio di DM. Tale prezzo che è basato sul bilancio consuntivo a fine 1991, è superiore a quello di 65 Mio di DM risultante da una valutazione del «cash-flow» effettuata da un esperto indipendente. La valutazione del «cash-flow» era basata sul presupposto che la produzione di motori sarebbe proseguita soltanto fino alla fine del 1994. La Germania ha confermato che la Treuhand ha già speso o prevede di spendere 155 Mio di DM per investimenti, demolizioni e bonifica del vecchio stabilimento (sotto la denominazione Barkas e Motorenwerke Chemnitz) fino alla sua vendita alla Volkswagen.

   Di questo importo, 83,7 Mio di DM erano riservati espressamente ai lavori di bonifica. Un importo di 25,7 Mio di DM è stato investito soltanto dopo la vendita nel 1992 e 1993. Esso dovrebbe beneficiare di aiuti diretti sotto forma di 5,8 Mio di DM di aiuti agli investimenti (Investionszuschüsse) e di 2 Mio di DM di contributi fiscali agli investimenti (Investitionszulagen), che Volkswagen dovrà rimborsare alla Treuhand. La Treuhand ha anche coperto perdite di Barkas e Motorenwerke Chemnitz che, fino al momento della vendita, erano ammontate rispettivamente a 59 Mio di DM e 18 Mio di DM.

7) Gli impianti relativamente moderni per la produzione di testate di cilindri a Eisenach sono stati venduti per 53,8 Mio di DM a Volkswagen. Il prezzo di vendita si basa su una valutazione di un esperto indipendente, detratto un importo di 5 Mio di DM per i costi sociali della chiusura dello stabilimento alla fine del 1996. Prima della vendita la Treuhand aveva speso 6 Mio di DM per la demolizione di impianti inutilizzati, per cui il prezzo netto di vendita ammonta a 47,8 Mio di DM. In complesso la Volkswagen ha investito 72 Mio di DM, di cui 30 Mio di DM ammissibili, secondo le autorità tedesche, agli aiuti agli investimenti.

8) Lo stabilimento di montaggio Mosel II dovrebbe essere ultimato e diventare operativo entro il 1997. Esso comporta un reparto presse che è stato ultimato nel 1994 come previsto originariamente (e rifornisce in parte Mosel I), un reparto carrozzerie che già produce su scala ridotta e raggiungerà la piena capacità produttiva entro il 1997, un reparto di verniciatura e un reparto di montaggio finale che devono ancora essere ultimati. Lo stabilimento produrrà i modelli Golf della prossima generazione. La nuova fabbrica di motori Chemnitz II inizierà la produzione nel 1996 e costruirà dapprima un nuovo EA 111 (1,4/1,6 l) e, a partire dal 1996, un motore della prossima generazione. I piani definitivi riguardanti il volume degli investimenti, la capacità e il numero di dipendenti di questi stabilimenti saranno disponibili soltanto più tardi nel corso dell'anno.

9) Per Mosel I le autorità tedesche propongono, nell'ambito del regime di aiuti regionali, un aiuto alla ristrutturazione di un importo massimo di 141,6 Mio di DM, di cui 113,2 Mio di DM di aiuti diretti agli investimenti (Investitionszuschüsse) e 28,4 Mio di DM di contributi fiscali agli investimenti (Investitionszulagen). Oltre a ciò, la Treuhand si è dichiarata disposta a ripianare l'87,5 % delle perdite operative di Mosel I, tra gli anni 1991 e 1993, entro un limite massimo però di 430 Mio di DM. Per Eisenach le autorità tedesche hanno proposto aiuti regionali sotto forma di aiuti diretti agli investimenti, contributi fiscali agli investimenti e ammortamenti speciali fino ad un massimo complessivo di 10,55 Mio di DM.

10) I vecchi stabilimenti della Treuhand a Mosel e Zwickau, che sono stati sostituiti da Mosel I, avevano a suo tempo una capacità annua di assemblaggio di 200 000 autoveicoli. La vecchia fabbrica di motori Chemnitz aveva una capacità annua di 280 000 unità, prima che venissero effettuati gli investimenti da parte della Volkswagen.

11) A seguito degli sforzi compiuti dalla Volkswagen per costituire nella regione una base di subfornitori locali, si contavano alla fine dell'anno passato (1993) già ben 87 nuove imprese nei Länder orientali, che forniscono componenti agli stabilimenti Mosel e Chemnitz. Volkswagen intende incrementare ulteriormente il numero di fornitori locali nei prossimi anni.

VII

Quando la Commissione ha avviato il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, si ponevano essenzialmente i seguenti problemi in merito ai progettati aiuti tedeschi:

— La Commissione intendeva chiarire se gli accordi stipulati fra la Treuhand e la Volkswagen — compensazione delle perdite di Mosel I e prezzo di acquisto corrisposto alla Treuhand dalla Volkswagen per gli stabilimenti Mosel I, Chemnitz ed Eisenach — contenevano aiuti di Stato. Le informazioni fornite a suo tempo dalle autorità tedesche al riguardo non erano sufficienti per quantificare gli eventuali elementi di aiuto di Stato contenuti negli accordi.

— Si trattava, inoltre, di accertare se l'aiuto alla ristrutturazione di questi stabilimenti era conforme alle norme vigenti, in particolare se era proporzionato al costo complessivo della ristrutturazione.

In base ai dati forniti dalle autorità tedesche e dalla Volkswagen nel corso del procedimento, la Commissione ha potuto formarsi un'idea più precisa di tutti gli elementi di aiuto e pervenire ad una precisa quantificazione.

L'impegno della Treuhand di assumere a proprio carico l'87,5 % delle perdite di Mosel I per gli anni dal 1991 al 1993, entro il limite massimo però di 430 Mio di DM, non corrisponde, secondo il parere della Commissione, al comportamento normale di un investitore privato che partecipa ad una Joint Venture. Ciò risulta dal fatto che lo stabilimento Mosel I, di cui la Treuhand deteneva l'87,5 %, doveva essere acquistato dalla Volkswagen al 1° gennaio 1993 ad un prezzo calcolato in base al capitale fisso dell'impresa o in base alla sua situazione reddituale. La Treuhand non era perciò in grado di ricuperare le perdite della Joint Venture da essa compensate. Fino al 1993 Mosel I ha perso complessivamente 673,5 Mio di DM (415 milioni a fine 1992). La Commissione considera che l'intero importo di 430 Mio di DM costituisce un aiuto di Stato. Quanto alla tesi della Volkswagen e della SAB, secondo cui la Treuhand è tenuta a pagare 20,5 Mio di DM di interessi perché è in ritardo con i pagamenti compensativi delle perdite dovuti a SAB, è da tenere presente che ogni aiuto progettato deve essere sottoposto all'esame preliminare della Commissione e che il diritto all'aiuto sorge soltanto dopo che l'aiuto è stato approvato dalla Commissione. Pertanto, gli interessi da corrispondere per il fatto che la Treuhand non può versare alcun aiuto alla SAB prima che sia concluso il procedimento di esame della Commissione, costituirebbero un ulteriore aiuto.

Nel 1991 la Treuhand ha proceduto ad una iniezione di capitale a favore della SAB di 245,1 Mio di DM per il finanziamento di investimenti; conformemente all'accordo di base, stipulato nel 1990 tra la Treuhand e la Volkswagen, la Treuhand poteva ragionevolmente contare di ricuperare tale importo tramite la vendita. Questo apporto di capitale non può pertanto essere considerato un aiuto di Stato.

Volkwagen si era impegnata a rilevare dalla Treuhand prima del 1994 il restante 87,5 % della Joint Venture ad un prezzo pari all'87,5 % del valore di sostituzione degli impianti all'atto della vendita. Anche senza la compensazione delle perdite, la Commissione teme che possa trattarsi di un prezzo eccezionalmente basso.

Benché il prezzo pagato da SAB per Mosel I a SAZ era probabilmente già inferiore al valore oggettivo, ciò è irrilevante secondo la Commissione, poiché si è trattato praticamente di un'operazione interna alla Treuhand. È invece molto importante che il prezzo a cui l'impresa è stata venduta alla Volkswagen sia un prezzo corretto, dati gli investimenti sostanziali effettuati a Mosel I dopo la sua cessione alla SAB. In base ad una valutazione effettuata dai revisori della Volkswagen e della Treuhand è stato fissato un prezzo di 250 Mio di DM (ivi inclusi 70 milioni per il valore attuale dei riporti delle perdite accumulate). I metodi stabiliti nell'accordo di base del dicembre 1990 e i calcoli applicati sono stati verificati e approvati da un esperto indipendente su domanda della Commissione.

Per quanto concerne l'acquisizione dello stabilimento di Chemnitz, la Commissione constata che la Treuhand ha rilevato con la vecchia fabbrica di motori Barkas impianti tecnologicamente superati, assolutamente non conformi alle norme dell'Europa occidentale in materia di qualità e produttività, ed ha proceduto ad una lenta ristrutturazione abbinata ad una graduale riduzione del personale. Se lo stabilimento ha continuato a produrre in quel periodo lo ha fatto essenzialmente per mantenere l'occupazione (Beschäftigungsgesellschaft); si tratta di un comportamento che nessun investitore privato ragionevole avrebbe adottato e che ha causato perdite per un totale di 59 Mio di DM. La compensazione delle perdite da parte della Treuhand — prima della costituzione della nuova unità produttiva Motorenwerke Chemnitz (MWC) — è pertanto la conseguenza diretta dei tardivi sforzi di ristrutturazione compiuti dalla Treuhand. Detraendo questo importo, che poteva essere considerato un aiuto di Stato solo per Barkas, e l'importo di 83,7 Mio di DM speso dalla Treuhand per lavori di bonifica, la Treuhand risulta aver investito nella MWC (1991-1993) 71,3 Mio di DM e compensato perdite di MWC per 18 Mio di DM (1991). Questa compensazione delle perdite e l'aiuto agli investimenti di 7,8 Mio di DM sono da considerare aiuti di Stato a favore di MWC. La Treuhand poteva ragionevolmente attendersi di ricuperare i restanti investimenti effettuati nella MWC mediante la vendita a Volkswagen.

Quando agli inizi del 1992 la MWC è stata venduta alla Volkswagen, la Commissione si è posta il problema se il prezzo di vendita non fosse da considerare troppo basso. Il prezzo di vendita ammonta a 68 Mio di DM. Esso corrisponde al valore degli investimenti fissi, accertato da una società di certificazione incaricata congiuntamente dalla Treuhand e dalla Volkswagen. Un altro esperto indipendente era giunto, in base al metodo del cash-flow, ad un valore di 65 Mio di DM. La Commissione ha informato le autorità tedesche che la valutazione non poteva essere considerata obiettiva, poiché le persone incaricate della valutazione avevano ricevuto istruzioni di fissare il valore delle immobilizzazioni arbitrariamente a 50 Mio di DM. La Commissione temeva inoltre che il metodo del cash-flow potesse condurre ad una sottovalu-

tazione del valore dell'impresa, perché partiva dal presupposto che la fabbrica avrebbe cessato le sue attività nel giugno 1994 e che il conseguente esubero di tutto il personale avrebbe comportato elevati costi sociali. Poiché il nuovo stabilimento Chemnitz II diventerà operativo appena 18 mesi più tardi, tale presupposto viene a cadere. Ma se si escludono i costi sociali di un eventuale esubero, ambedue i metodi di valutazione giungono allo stesso risultato.

Inizialmente la Commissione aveva considerato il prezzo equo e privo di elementi di aiuto, partendo dal presupposto che il vecchio stabilimento avrebbe cessato nel giugno 1994 la produzione del motore EA 111. Ma dopo aver appreso dalla Volkswagen e dal governo tedesco che la fabbrica continuerà a produrre, anche se in forma leggermente diversa, il motore EA 111 da 1,05 l almeno fino al 1996 e che sono già in esercizio dal 1993 le linee per la messa a punto e il controllo dei motori, il cui utilizzo non era originariamente previsto da Volkswagen, e che si continueranno inoltre a fabbricare anche i motori da 1,3/1,6 l destinati principalmente a Mosel I, la Commissione si chiede se la valutazione del rendimento di MWC non sia basata su dati incompleti e se pertanto il prezzo stabilito non sia inferiore al valore di mercato. Se così fosse, si tratterebbe in definitiva per l'acquirente Volkswagen di un aiuto alla ristrutturazione che sarebbe ingiustificato perché l'impresa era già stata ristrutturata dalla Treuhand. L'affermazione della Volkswagen secondo cui il motore da 1,05 l, che dovrebbe essere prodotto fino al 1996, è praticamente un nuovo tipo di motore, deve essere respinta sulla base dei dati tecnici forniti alla Commissione ed ai suoi esperti automobilistici. Tali dati mostrano chiaramente che il motore corrisponde, nei suoi aspetti essenziali, al vecchio modello. Tale giudizio è conformato dal volume esiguo degli investimenti (2,7 Mio di DM) effettuati per la riconversione. In base al cash-flow, è stato calcolato che la prosecuzione della produzione di motori apporta all'impresa 1 Mio di DM di proventi supplementari lordi al mese. Questi calcoli sono stati riconosciuti dalle autorità tedesche, dalla Volkswagen e dalla Treuhand [1]. Dall'importo indicato vanno tuttavia detratti i normali ammortamenti mensili degli investimenti per la prosecuzione della produzione del motore 1,05 l in modo da ottenere l'apporto netto (in base alle informazioni trasmesse alla Commissione, tali investimenti corrispondono ai sopraccitati 2,7 Mio di DM). Nella misura in cui Volkswagen non paga un prezzo di acquisto maggiorato di un importo corrispondente all'apporto netto, il prezzo per Chemnitz I contiene un aiuto di Stato.

Volkswagen ha inoltre anticipato alcuni degli investimenti previsti per Chemnitz, in modo da poter produrre già a partire dalla fine del 1994 a Chemnitz I un nuovo motore EA 111 da 1,4/1,6 l. Si tratta di un motore completamente nuovo che richiede cospicui investimenti a Chemnitz I (47,8 Mio di DM). Se in futuro la produzione a Chemnitz venisse limitata soltanto a questo tipo di motore, non sarebbero più dovuti pagamenti mensili. Lo stesso vale se fossero prodotti soltanto parti staccate di motori.

Per quanto riguarda il prezzo di acquisto per la produzione di testate di cilindri a Eisenach, la Commissione lo considera un prezzo equo di mercato basato su una valutazione effettuata da esperti indipendenti. Poiché la maggior parte dei lavoratori occupati a Eisenach saranno dismessi nel 1996 e probabilmente non potranno essere reimpiegati in altri stabilimenti Volkswagen più distanti, la Commissione può accettare che il valore degli impianti sia ridotto di 5 Mio di DM per tener conto dei costi sociali di tali esuberi.

Gli aiuti diretti per la ristrutturazione di Mosel I, Chemnitz I ed Eisenach, quantificati come sopra, sono stati concessi dalle autorità tedesche nel quadro dell'azione comune «Miglioramento delle strutture regionali» («Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur»), della legge sui contributi fiscali agli investimenti («Investitionszulagengesetz») e della legge sulle aree assistite («Fördergebietsgesetz»), che erano state preventivamente approvate dalla Commissione.

L'aiuto previsto per questi tre progetti è così composto:

— Aiuto per la ristrutturazione di Mosel I, costituito da aiuti diretti agli investimenti per 113,2 Mio di DM e contributi fiscali agli investimenti per 28,4 Mio di DM da parte dello Stato federale, nonché da 430 Mio di DM a titolo di compensazione delle perdite da parte della Treuhand.

— Aiuto per la ristrutturazione di Chemnitz I sotto forma di compensazione da parte della Treuhand delle perdite di Barkas per 59 Mio di DM e di MWC per 18 Mio di DM, nonché aiuti agli investimenti dello Stato federale per 7,8 Mio di DM. Un ulteriore aiuto sarebbe contenuto nel prezzo di vendita qualora tale prezzo non fosse riveduto e maggiorato come più sopra descritto.

— Un aiuto di 10,55 Mio di DM per la ristrutturazione di Eisenach sotto forma di aiuti diretti agli investimenti, contributi fiscali agli investimenti e ammortamenti speciali.

Poiché gli aiuti riducono gli oneri finanziari della Volkswagen relativi ai suoi investimenti nei nuovi Länder tedeschi, essi rischiano di falsare la concorrenza tra i produttori di autoveicoli nella Comunità. Data l'entità degli scambi intracomunitari sul mercato automobilistico, le misure di aiuto progettate pregiudicano gli scambi fra Stati membri. Esse ricadono pertanto sotto l'articolo 92, paragrafo 1 del trattato e l'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

VIII

La Germania ha violato l'articolo 93, paragrafo 3 del trattato non avendo notificato gli elementi di aiuto contenuti nella compensazione delle perdite assicurata dalla Treuhand all'impresa comune. Le autorità tedesche hanno altresì omesso di notificare, a norma dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato, i pagamenti già effettuati di una parte degli aiuti regionali e di altra natura a favore di investimenti nelle unità produttive di Mosel, Chemnitz ed Eisenach. Avendo il governo federale

[1] Il contratto di vendita di Mosel I contiene una clausola riguardante la vendita di Chemnitz, in base alla quale, in caso di prosecuzione della produzione del «vecchio» motore EA 111, era previsto un pagamento di 1 Mio di DM al mese.

omesso di notificare preventivamente le misure di aiuto, la Commissione non ha potuto prendere posizione al riguardo prima che le misure fossero attuate. Poiché la concessione di una parte degli aiuti è in contrasto con l'articolo 93, paragrafo 3 del trattato, tali aiuti sono illegali.

Poiché le norme di procedura dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato, che sono rilevanti anche sotto il profilo dell'ordine pubblico, hanno carattere imperativo e la loro efficacia diretta è stata confermata dalla Corte di giustizia delle Comunità europee con sentenza del 19 giugno 1973 [1], il carattere illecito degli aiuti non può essere sanato a posteriori.

Dopo che è stato avviato il procedimento, il governo tedesco ha sospeso ogni ulteriore pagamento di aiuti fino alla conclusione del procedimento a norma dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato.

IX

Per quanto riguarda le norme in base alle quali dovrebbero essere valutate le misure di aiuto da parte della Commissione, il governo tedesco sostiene che le deroghe previste dall'articolo 92, paragrafo 2, lettera c) del trattato (determinate regioni della Repubblica federale di Germania che risentono della divisione della Germania), dall'articolo 92, paragrafo 3, lettera a) del trattato (regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione) e dall'articolo 92, paragrafo 3, lettera b) del trattato (grave perturbazione dell'economia di uno Stato membro) dovrebbero applicarsi a qualsiasi misura che la Commissione dovesse considerare come un aiuto.

Le condizioni per l'applicazione della deroga dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera b) del trattato non sussistono nella presente fattispecie. È vero che l'unificazione tedesca ha avuto effetti negativi per l'economia tedesca, ma ciò non è un motivo per applicare l'articolo 92, paragrafo 3, lettera b) ad un regime di aiuti o anzi ad un singolo caso di aiuto. L'ultima volta che la Commissione ha riconosciuto che un aiuto era destinato a porre rimedio ad una grave perturbazione dell'economia di uno Stato membro è stato nel 1991, quando essa ha approvato un aiuto a favore del programma di privatizzazioni della Grecia [2]. Nella relativa decisione, la Commissione aveva considerato tale programma di privatizzazioni come parte integrante degli impegni assunti in base alla decisione 91/306/CE del Consiglio, del 4 marzo 1991, per la ripresa dell'intera economia nazionale. La situazione tedesca è manifestamente diversa.

La deroga prevista dall'articolo 92, paragrafo 2, lettera c) del trattato dovrebbe essere interpretata restrittivamente. La Commissione è del parere che le deroghe previste dagli articoli 92, paragrafo 3, lettera a) e 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato, nonché la disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato all'industria automobilistica siano sufficienti per far fronte ai problemi che si pongono nei nuovi Länder.

Qui di seguito sarà indicato in dettaglio quali degli aiuti proposti dal governo tedesco possono essere approvati incondizionatamente dalla Commissione in base all'esame da essa effettuato. Tale esame riguarda, come menzionato più sopra, soltanto le soluzioni provvisorie Mosel I, riguardanti Chemnitz I ed Eisenach, dato che non è ancora possibile pronunciarsi sui progetti di aiuti riguardanti i nuovi stabilimenti.

Mosel I

Per quanto riguarda Mosel I, dopo l'unione monetaria tedesca nel luglio 1990, la produzione Trabant a Zwickau e Mosel non era più redditizia e le automobili Trabant erano diventate praticamente invendibili. Per mantenere la produzione automobilistica nella localizzazione tradizionale, la Treuhand ha concluso con Volkswagen una Joint Venture, Mosel I, con il fine di ristrutturare i vecchi stabilimenti Trabant nella Sassonia, trasformare Zwickau in fornitore di soli componenti ed avviare nel più recente stabilimento Trabant una moderna produzione di automobili come soluzione intermedia fino al completamento dei nuovi stabilimenti in progetto. Fin dall'inizio era chiaro che ciò avrebbe comportato cospicui investimenti e, nei primi anni di attività, anche elevate perdite che nessun investitore privato sarebbe stato disposto ad assumere da solo. La Commissione considera gli aiuti diretti agli investimenti da parte delle autorità tedesche e la copertura delle perdite da parte della Treuhand come elementi di un unico disegno per salvaguardare a lungo termine la produzione automobilistica a Mosel ed ha concluso pertanto che essi devono essere valutati come aiuti alla ristrutturazione.

Per quanto riguarda gli aiuti alla ristrutturazione, la disciplina comunitaria dispone che essi devono basarsi su un piano di ristrutturazione soddisfacente e possono essere concessi soltanto quando si possa dimostrare che è nell'interesse precipuo della Comunità mantenere un dato costruttore sul mercato e ripristinarne l'efficienza economica. Inoltre, si deve assicurare che l'aiuto non consenta al beneficiario di aumentare la propria quota di mercato a spese di concorrenti che non fruiscono di aiuti. Se continuano a sussistere delle sovraccapacità, possono essere richiesti tagli di capacità per contribuire al risanamento dell'intero settore.

La Commissione ha esaminato il programma aziendale e le prospettive reddituali della SAB e considera che essi costituiscono un solido approccio per ripristinare l'efficienza economica delle vecchie fabbriche Trabant. SAB era finanziariamente responsabile dei vecchi stabilimenti Trabant operanti come fornitori di Mosel I. L'impresa comune investirà complessivamente più di 414 Mio di DM nell'ammodernamento dei vecchi impianti (in particolare nuove presse per le carrozzerie in acciaio, ultimazione di un nuovo impianto di verniciatura e riconversione tecnica dei fornitori di componenti). Mosel I è stata trasformata così in un modernissimo impianto di verniciatura e di montaggio.

La Commissione ha tenuto conto del fatto che nei primi anni era possibile soltanto un montaggio SKD e CKD, che in sé è antieconomico rispetto alla normale produzione «fully built-up» (FBU). Ciò è il caso sicuramente per il periodo fino al luglio 1992 quando nello stabilimento venivano montate le Polo e le Golf A 2 dando luogo a perdite dovute alla forma a priori antieconomica in cui era organizzata la produzione. Per ambedue i

[1] Causa 77/72, Capolongo/Maya, Raccolta 1973, pag. 611.
[2] Aiuto NN 11/91, decisione della Commissione del 31 luglio 1991.

modelli le carrozzerie non potevano essere montate nello stabilimento stesso. Le carrozzerie della Polo venivano prima montate e verniciate a Wolfsburg e poi inviate a Mosel. La Golf A 2 veniva montata nella SAZ a Zwickau e verniciata inizialmente a Ingolstadt e successivamente nel nuovo impianto di verniciatura di Mosel I. Poiché il montaggio finale avveniva a Mosel I, le elevate spese di trasporto e di logistica rendevano questo sistema di produzione del tutto inefficiente. Il montaggio delle carrozzerie grezze veniva effettuato nel vecchio stabilimento SAZ a Zwickau con impiego intensivo di manodopera, e le relative perdite venivano imputate alla SAB attraverso i prezzi di compensazione interni. Il sistema di produzione CKD invece implicava il trasporto di interi sistemi di componenti da Wolfsburg a Mosel. Ciò era necessario non essendovi nei nuovi Länder fornitori locali in grado di fornire just-in-time né moderni impianti di logistica, strutture per il controllo della qualità (hardware e software), né personale addetto alla logistica in grado di gestire le consegne dirette dei fornitori di componenti. Tali trasporti comportavano per Wolfsburg costi aggiuntivi di imballaggio, disimballaggio, controllo della qualità, gestione e trasporto. In considerazione di questi importanti svantaggi di costo, nessun investitore privato avrebbe assunto un impegno di questa entità e di questa durata, il cui scopo principale era la salvaguardia dei posti di lavoro nella regione.

In seguito all'aumento del numero di fornitori presenti nella regione e all'incremento della quota della componentistica regionale nella produzione, a partire dal 1992 è andato diminuendo lo svantaggio dei costi inerenti alla produzione CKD a Mosel I. Dal luglio 1992 viene prodotta la Golf A 3 e il montaggio della carrozzeria viene effettuato nell'adiacente stabilimento Mosel II. Ciò ha dato un ulteriore impulso ai fornitori locali di componenti. Ma soltanto nel gennaio 1993 la logistica è stata trasferita a Mosel. All'inizio del 1993 la quota della componentistica locale ammontava al 36,5 %. Lo stabilimento aveva notevolmente migliorato la produttività e il valore aggiunto, tanto da poter essere considerato una efficiente unità produttiva FBU. A partire dal 1993 Mosel I è in grado di produrre a regime. Agli inizi del 1993 era stato pertanto raggiunto l'obiettivo cruciale del piano di ristrutturazione. Il processo di ristrutturazione si concluderà alla fine del 1993 come programmato originariamente. Mosel I dovrebbe pertanto, secondo le proiezioni finanziarie presentate alla Commissione, raggiungere entro la fine del 1994 la soglia della redditività. La Commissione rileva pertanto che esiste un nesso diretto tra gli aiuti progettati e il piano di ristrutturazione che sembra riposare su solide basi.

Tale soluzione transitoria era dettata tra l'altro dall'esigenza di mantenere e di formare in loco, fino all'entrata in funzione del nuovo stabilimento Mosel II, le maestranze necessarie per poter soddisfare la domanda aggiuntiva di modelli occidentali di autoveicoli proveniente dai mercati della Germania orientale e dell'Europa dell'Est. Lo stabilimento ha permesso di creare 700 nuovi posti di lavoro e di mantenerne 1 250 in una regione caratterizzata da forte disoccupazione e bassa produttività. Una chiusura avrebbe avuto pesanti conseguenze sul piano sociale. Tenuto conto dell'obiettivo generale della coesione socioeconomica, la Commissione concorda con il governo tedesco che il mantenimento di Mosel I è nell'interesse della Comunità.

A questo riguardo si è tenuto conto del fatto che nel corso del processo di ammodernamento la capacità dell'impianto di montaggio sarà ridotta da 200 000 unità all'anno (910 al giorno) a 92 000 unità all'anno (400 al giorno). Nel citato numero di 200 000 unità è compresa la capacità produttiva della fabbrica di Trabant a Zwickau che avrebbe anch'essa potuto essere convertita, come Mosel I, verso la produzione di un altro tipo di autoveicolo (ambedue gli stabilimenti sono stati invece, per quanto possibile, riconvertiti verso la produzione di componenti). In linea di massima, un aiuto per la ristrutturazione è ammissibile in base alla disciplina comunitaria soltanto se non contribuisce a creare nuove sovraccapacità, ma se contribuisce piuttosto, mediante la riduzione delle capacità, alla ripresa generale del settore. La Commissione considera che tale condizione è soddisfatta.

Per quanto riguarda l'entità dell'aiuto, la disciplina comunitaria dispone che l'aiuto deve essere proporzionato ai problemi che con esso si intendono risolvere. Per quanto riguarda gli aiuti agli investimenti di 113,2 Mio di DM sotto forma di aiuti diretti (Investitionszuschüsse) e di 28,4 Mio di DM sotto forma di contributi fiscali (Investitionszulagen) la Commissione considera che essi sono adeguati, tenuto conto degli investimenti per la trasformazione della fabbrica in un moderno impianto di montaggio che costituisce un elemento necessario del piano di ristrutturazione. Ciò vale per tutte le spese di investimento effettuate fino alla fine del 1993, perché questo era il calendario originario del programma di ristrutturazione che doveva concludersi con la vendita della partecipazione della Treuhand (1° gennaio 1994). Gli investimenti effettuati dopo tale data e fino al 1997 non sono più correlati alla ristrutturazione e devono essere pertanto valutati in base alle disposizioni della disciplina comunitaria riguardanti l'innovazione, l'ammodernamento e la razionalizzazione. Trattandosi nel presente caso di specie di normali investimenti di ammodernamento e di sostituzione, la disciplina comunitaria esclude nei riguardi di essi il beneficio di aiuti di Stato: ciò riguarda investimenti per 77,4 Mio di DM e aiuti per 21,6 Mio di DM (17,8 Mio di DM di aiuti diretti e 3,8 Mio di DM di contributi fiscali). Pertanto possono essere ammessi, a titolo di aiuto alla ristrutturazione, aiuti agli investimenti pari a 95,4 Mio di DM sotto forma di aiuti diretti e 24,6 Mio di DM sotto forma di contributi fiscali.

La Commissione riconosce che perfino gli impianti Trabant più recenti non rispondevano minimamente alle esigenze di una produzione moderna di autoveicoli. Altri impianti erano tecnicamente superati e dovevano essere completamente sostituiti. Di conseguenza la Treuhand e la Volkswagen hanno dovuto investire per la ristrutturazione degli impianti complessivamente 519,3 Mio di DM (di cui 64,9 Mio di DM sono a carico della Volkswagen in proporzione alla sua partecipazione del 12,5 %). Il costo di acquisizione della restante quota dell'87,5 % da parte di Volkswagen ammonta a 250 Mio di DM.

Quanto alla copertura delle perdite da parte della Treuhand, la Commissione concorda con il parere del governo tedesco secondo cui nessun investitore privato avrebbe investito nel piccolo stabilimento Mosel, al momento in cui venne decisa la Joint Venture, senza una partecipazione della Treuhand e senza l'impegno della Treuhand di coprire le inevitabili perdite derivanti dall'assemblaggio CKD durante il periodo iniziale di produzione. L'impegno di coprire le perdite dev'essere pertanto considerato

come parte integrante dei piani della Treuhand per una privatizzazione socialmente sostenibile della fabbrica. A questo riguardo la Commissione riconosce il carattere eccezionale del compito impartito alla Treuhand di trasformare una economia pianificata in una economia di mercato [1].

Tuttavia, il carattere eccezionale delle misure richiede che esse siano limitate strettamente alle esigenze del singolo caso. Una particolare vigilanza è necessaria allorché, come nel caso SAB (Mosel I), vengono concessi aiuti ad una impresa che è stata privatizzata soltanto in parte. Tenuto conto dei motivi addotti per giustificare la compensazione delle perdite da parte della Treuhand, ciò significa che una copertura delle perdite può essere approvata soltanto nella misura in cui compensa gli svantaggi imputabili al metodo antieconomico di fabbricazione CKD o altri svantaggi regionali legati alla localizzazione della produzione nei nuovi Länder federali.

In base ai costi dei materiali di Mosel I e di altri dati forniti da Volkswagen, la Commissione ha analizzato i costi aziendali dell'impresa comune allo scopo di quantificare la quota delle perdite imputabile alla produzione CKD e agli svantaggi legati alla localizzazione degli impianti. Come risulta da tale esame, tutte le perdite relative al montaggio della Polo fino al 1991 e alla produzione della Golf A 2, cessata nel luglio 1991, sono imputabili a effettivi svantaggi sul piano dei costi. In complesso tali perdite sono ammontate a 235 Mio di DM di cui la Treuhand ha assunto a proprio carico l'87,5 % pari a 206,5 Mio di DM. La compensazione delle perdite di 205,6 Mio di DM costituisce pertanto, secondo la Commissione, un aiuto alla ristrutturazione.

La produzione della Polo e della Golf A 2 a Mosel si svolgeva fin dall'inizio in condizioni così antieconomiche che nessun investitore privato ragionevole sarebbe stato disposto a farsene carico da solo. Con il passaggio alla produzione della Golf A 3 nel luglio 1992, l'attività di montaggio delle carrozzerie è stata trasferita a Mosel II, per cui è venuto meno uno dei summenzionati svantaggi di costo. Per contro, perdurarono fino alla fine del 1992 i costi aggiuntivi CKD perché il passaggio dai fornitori di Wolfsburg ai fornitori locali fu lento e soltanto nel gennaio 1993 venne trasferita da Wolfsburg la logistica per i fornitori locali. Le perdite derivanti dalla produzione del modello corrente A 3 nel periodo dall'agosto al dicembre 1992 sono da ricondurre, in base alle constatazioni della Commissione, per un importo di 111 Mio di DM (quota Treuhand 97,1 milioni) ai costi CKD, anche se la Volkswagen non è riuscita a spiegare pienamente perché i costi dei materiali e componenti per il modello A 3 siano saliti improvvisamente nell'ultimo trimestre 1992 di 69 Mio di DM (quota Treuhand: 60,4 Mio di DM). La Commissione, pur riconoscendo i fattori economici che hanno potuto determinare un aumento dei costi, dubita che tale aumento possa essere attribuito interamente agli svantaggi regionali della produzione CKD che hanno reso così elevati i costi della ristrutturazione. Tuttavia, considerando che gli svantaggi regionali non sono venuti meno bruscamente alla fine del 1992, la Commissione è disposta ad accettare una compensazione delle perdite per gli svantaggi regionali sussistenti anche nel terzo anno di produzione 1993. Una compensazione delle perdite residue dell'anno 1992 da parte della Treuhand, in proporzione alla sua partecipazione, può essere considerata entro i limiti di 157,5 Mio di DM come un aiuto alla ristrutturazione.

In complesso, la Commissione si propone di autorizzare 481,3 Mio di DM come aiuto alla ristrutturazione, tenuto conto del fatto che la capacità produttiva giornaliera di 910 autoveicoli al momento della concessione degli aiuti è stata ridotta all'attuale livello di 400 autoveicoli, il che costituisce un sufficiente contributo alla soluzione dei problemi strutturali dell'industria automobilistica. Tale risultato è in linea con l'approccio seguito dalla Commissione anche in altri casi di ristrutturazione, come ad esempio nei casi Renault, Rover ed ENASA [2], secondo cui l'aiuto alla ristrutturazione sarebbe considerato proporzionato al costo della ristrutturazione se la quota dell'aiuto rispetto al fabbisogno finanziario complessivo dell'impresa durante il processo di ristrutturazione (806,1 Mio di DM nel periodo dal 1991 al 1996) fosse approssimativamente equivalente alla percentuale della riduzione di capacità conseguente alla ristrutturazione. Nel presente caso, la quota dell'aiuto, pari al 59,7 %, era solo leggermente superiore alla riduzione della capacità di SAB, pari al 56 %. Una lieve sovracompensazione si giustifica, secondo la Commissione, per le condizioni socioeconomiche particolarmente difficili dei nuovi Länder i quali sono stati nel frattempo classificati come zona dell'obiettivo 1.

Quando la Commissione approvò un aiuto di salvataggio sotto forma di garanzia della Treuhand per prestiti bancari fino a 150 Mio di DM assunti dalla SAB, la Commissione aveva precisato che un'eventuale copertura delle perdite, che fosse stata da essa autorizzata nella decisione finale, avrebbe dovuto essere destinata al rimborso dei prestiti bancari, in modo da liberare la Treuhand dai suoi obblighi di garante. La compensazione delle perdite autorizzata nel presente caso eccede l'ammontare dei prestiti bancari garantiti, per cui tali prestiti devono essere integralmente rimborsati dalla SAB.

Chemnitz I

Per quanto riguarda la vecchia fabbrica di motori Barkas, ora Chemnitz I, anche la Commissione riconosce che si trattava di impianti tecnicamente superati, che non erano in grado di soddisfare gli standard di qualità e di produttività dell'Europa occidentale e che anche dopo cospicui investimenti potevano restare in attività solo per un limitato periodo di tempo. Per mantenere la produzione di motori in loco, la Treuhand ha avviato la ristrutturazione degli impianti a titolo di soluzione provvisoria fino all'allestimento della nuova fabbrica di motori. Fin dall'inizio era però chiaro che la ristrutturazione avrebbe implicato investimenti cospicui, nonché perdite operative iniziali che nessun investitore privato sarebbe stato disposto ad assumere. La Commissione considera pertanto gli investimenti diretti e la compensazione delle perdite da parte della Treuhand nell'anno 1991 come parte di uno stesso ed unico disegno, inteso ad assicurare a lungo termine la produzione di motori a Chemnitz ed ha pertanto concluso che si tratta di un aiuto alla ristrutturazione.

Poiché l'impresa produceva motori basati sulla tecnologia Volkswagen (Rumpsmotoren), essa poteva rivestire un

[1] Vedi decisione della Commissione NN 108/91 del 26 settembre 1991, SG(91) D/17825, riguardante finanziamenti e altre misure nell'ambito delle attività della Treuhand.

[2] Vedi GU n. L 367 del 16. 12. 1989, pag. 62; GU n. L 25 del 28. 1. 1989, pag. 92 e GU n. L 220 dell'11. 8. 1988, pag. 30.

interesse soltanto per Volkswagen. A causa dei summenzionati problemi di qualità e di produttività, Volkswagen era tuttavia disposta ad acquistare la MWC soltanto qualora la Treuhand avesse potuto garantire l'adeguamento agli standard dell'Europa occidentale. Volkswagen possedeva già, come confermato da esperti indipendenti, una sufficiente capacità di produzione di motori a Salzgitter, da non avere bisogno di Chemnitz I.

La soluzione provvisoria era dettata dalla volontà di mantenere o di formare in loco la necessaria manodopera qualificata in vista dell'entrata in esercizio del nuovo stabilimento Chemnitz II. Vennero così creati o mantenuti 540 posti di lavoro in una zona ad alta disoccupazione e bassa produttività. Una chiusura avrebbe avuto conseguenze sociali negative. Considerato l'obiettivo generale della coesione socioeconomica, la Commissione concorda con il governo tedesco che il mantenimento in attività di Chemnitz I è nell'interesse della Comunità.

La ristrutturazione ha beneficiato di aiuti agli investimenti per 7,8 Mio di DM (aiuti diretti agli investimenti e contributi fiscali agli investimenti). Gli investimenti erano stati deliberati sotto il regime della Treuhand e attuati nel 1993. Poiché il processo di ristrutturazione non era ancora concluso al momento della vendita, tale aiuto può ancora essere considerato un aiuto di ristrutturazione. Essendo stata ripristinata la redditività dell'impresa, la ristrutturazione può essere considerata soddisfacente. L'aiuto può essere tuttavia considerato ammissibile soltanto se, come stipulato nel contratto di vendita, esso viene restituito alla Treuhand che ha effettuato le spese di investimento.

Gli investimenti realizzati dalla Volkswagen dopo la ristrutturazione a Chemnitz I (ossia dopo il 1993) devono essere valutati in base alle disposizioni della disciplina comunitaria riguardante l'innovazione, l'ammodernamento e la razionalizzazione. Si tratta in questo caso di normali investimenti di ammodernamento e di sostituzione per i quali, in base alla disciplina comunitaria, non sono ammessi in linea di massima aiuti di Stato. Un aiuto regionale è pertanto ammissibile soltanto per quegli investimenti realizzati da Volkswagen Sachsen a Chemnitz I che sono conferiti al nuovo stabilimento Chemnitz II, entro i limiti del loro valore contabile all'atto del trasferimento.

Di conseguenza, la Commissione considera ammissibile un aiuto alla ristrutturazione da parte della Treuhand a favore di Barkas sotto forma di compensazione delle perdite per 59 Mio di DM e a favore di MWC sotto forma di compensazione delle perdite e aiuti agli investimenti per 18 e 7,8 Mio di DM rispettivamente. L'aiuto alla ristrutturazione di MWC è considerato dalla Commissione necessario ma anche sufficiente per il piano di ristrutturazione attuato dalla Treuhand e dalla Volkswagen nel periodo 1991-1993. Tale ristrutturazione non ha dato luogo ad una riduzione della capacità produttiva. Chemnitz I ha contribuito alla temporanea sovraccapacità produttiva di motori della Volkswagen che ha richiesto una nuova ripartizione della produzione fra Salzgitter e Chemnitz, con il risultato che ambedue questi stabilimenti lavoravano al di sotto della loro piena capacità. Nel presente caso la Commissione considera tecnicamente impossibile procedere a tagli di capacità, posto che Chemnitz I aveva una sola linea di produzione. Esigere la chiusura di Chemnitz I avrebbe inoltre, come già menzionato, compromesso gli obiettivi di sviluppo regionale. In sostanza le preoccupazioni della Commissione si sono sempre concentrate sulla capacità di produzione di autoveicoli, sulla quale Chemnitz I non incide.

Poiché l'aiuto alla ristrutturazione concesso alla suddetta unità produttiva è considerato sufficiente dalla Commissione per il processo di ristrutturazione, non possono essere accordati ulteriori aiuti tramite il prezzo di acquisto pagato da Volkswagen per Chemnitz I. Ciò implica che nel contratto di acquisto sia inserita una clausola in base alla quale il prezzo di acquisto dovrà essere maggiorato di 1 Mio di DM per ogni mese di ulteriore produzione di motori dopo il giugno 1994, detratti gli ammortamenti mensili degli investimenti necessari per continuare la produzione del motore da 1,05 l.

Eisenach

Per quanto riguarda l'aiuto alla ristrutturazione di 10,55 Mio di DM riguardante la produzione di testate di cilindri ad Eisenach, la Commissione constata che gli impianti erano, è vero, ancora relativamente nuovi quando vennero rilevati nel marzo 1992 dalla Volkswagen, ma che la Volkswagen ha dovuto effettuare ulteriori investimenti per ammodernarli e per ampliare la gamma dei prodotti al fine di assicurare l'utilizzo economicamente accettabile delle capacità. Tali investimenti costituiscono, come la Commissione ha potuto constatare in base alle informazioni disponibili, parte integrante di un solido piano di ristrutturazione. Considerato il fatto che lo stabilimento occupa circa 200 persone e resterà operativo fino al 1996 (quando sarà chiuso), che l'aiuto è relativamente modesto e che la Volkswagen produce testate di cilindri anche a Salzgitter, la Commissione considera che il mantenimento in attività dello stabilimento fino al 1996 è nell'interesse della Comunità e che l'aiuto non dà comunque a Volkswagen la possibilità di incrementare la sua quota di mercato a scapito dei concorrenti.

X

Secondo il parere della Commissione, la ristrutturazione di Mosel I ha raggiunto i suoi obiettivi alla fine del 1993. La Germania intende tuttavia continuare la compensazione delle perdite nel 1993 e la concessione degli aiuti agli investimenti fino al 1997.

Per quanto riguarda la progettata compensazione delle perdite di SAB per un importo di 66,9 Mio di DM, essa sarebbe sproporzionata rispetto ai costi della ristrutturazione, né sarebbe giustificabile dal punto di vista regionale. L'aiuto costituirebbe pertanto un aiuto al funzionamento che non può essere in nessun caso autorizzato in base alla disciplina comunitaria.

Per quanto riguarda la tesi di Volkswagen e SAB, secondo cui la Treuhand dovrebbe pagare 20,5 Mio di DM di interessi di mora per i pagamenti arretrati dovuti alla SAB a titolo di compensazione delle perdite, ciò costituirebbe, come già indicato, un ulteriore aiuto di Stato. Pagamenti del genere, come detto più sopra, andrebbero inoltre al di là di quanto può essere considerato ammissibile per Mosel I. Di conseguenza, tali pagamenti di interessi non sono ammessi.

I progettati aiuti agli investimenti nel periodo 1994-1997 per un importo di 21,6 Mio di DM sotto forma di aiuti diretti agli investimenti (17,8 Mio di DM) e contributi fiscali agli investimenti (3,8 Mio di DM) sono aiuti a

favore di investimenti di sostituzione e di ammodernamento che non possono in nessun caso essere autorizzati in base alla disciplina comunitaria,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

I seguenti aiuti concessi dalla Germania a favore di vari progetti di investimento della Volkswagen AG nei nuovi Länder sono compatibili con l'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato e con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo SEE:

— un aiuto a favore della Sächsische Automobilbau GmbH (Mosel I) sotto forma di contributi diretti agli investimenti (Investitionszuschüsse) per un importo massimo di 95,4 Mio di DM, già integralmente versato in forma illecita prima della sospensione dei pagamenti, e contributi fiscali agli investimenti (Investitionszulagen) per un importo massimo di 24,2 Mio di DM di cui 19 Mio di DM già versati in forma illecita prima della sospensione dei pagamenti;

— ulteriori aiuti sotto forma di copertura delle perdite di Mosel I da parte della Treuhandanstalt per un importo di 363,1 Mio di DM, di cui 145,7 Mio di DM già versati illecitamente prima della sospensione dei pagamenti;

— aiuti sotto forma di copertura delle perdite di Barkas (Chemnitz I) da parte della Treuhandanstalt per un importo massimo di 59 Mio di DM, già versati illecitamente prima della sospensione dei pagamenti;

— un aiuto sotto forma di copertura delle perdite di Motorenwerke Chemnitz (Chemnitz I) da parte della Treuhandanstalt per un importo massimo di 18 Mio di DM, già versato illegalmente prima della sospensione dei pagamenti;

— un aiuto sotto forma di aiuti diretti agli investimenti (Investitionszuschüsse) per un importo massimo di 5,8 Mio di DM e contributi fiscali agli investimenti (Investitionszulagen) per un importo massimo di 2 Mio di DM per Motorenwerke Chemnitz o Volkswagen Sachsen (Chemnitz I);

— aiuti progettati a favore di Volkswagen Sachsen GmbH per la fabbricazione di testate di cilindri ad Eisenach, sotto forma di aiuti diretti agli investimenti (Investitionszuschüsse), contributi fiscali agli investimenti (Investitionszulagen) e ammortamenti speciali (Sonderabschreibungen) per un importo complessivo massimo di 10,55 Mio di DM.

Articolo 2

Il prezzo di 68 Mio di DM, che la Volkswagen deve corrispondere alla Treuhandanstalt per l'acquisto della fabbrica di motori Motorenwerke Chemnitz (Chemnitz I) conformemente agli articoli VI e VII dell'accordo di massima (Grundsatzvereinbarung) stipulato fra la Treuhand e la Volkswagen il 18 ottobre 1990, non contiene aiuti di Stato, a condizione che l'accordo stesso sia modificato come segue: il prezzo di acquisto sarà maggiorato, per ogni mese di produzione di motori successiva al giugno 1994, di un importo di 1 Mio di DM da pagarsi mensilmente in forma anticipata; fino alla fine del 1995, possono essere detratti da tale importo gli investimenti effettuati per mantenere operativa la fabbrica, sotto forma di ammortamenti ordinari degli impianti tecnici. La maggiorazione del prezzo di acquisto non è dovuta se, dopo il 1994, la fabbrica produrrà soltanto parti staccate per motori o il nuovo motore da 1,4/1,6 l.

Articolo 3

La Germania esige dalla Sächsische Automobilbau GmbH la restituzione di un importo di 16 173 000 DM di aiuti diretti agli investimenti, ossia la differenza fra gli aiuti diretti agli investimenti che in base all'articolo 1, primo trattino, sono compatibili con il mercato comune, e la parte degli aiuti già versata all'impresa. L'importo da restituire deve essere maggiorato, a partire dal 28 ottobre 1991 (data del versamento), degli interessi al tasso applicabile alla data di riferimento per il calcolo dell'equivalente sovvenzione netto dei vari tipi di aiuti nella Repubblica federale di Germania.

Articolo 4

I seguenti aiuti tedeschi a favore di vari progetti di investimento della Volkswagen AG nei nuovi Länder sono incompatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92 del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE e non possono pertanto essere concessi:

— la progettata compensazione delle perdite di Mosel I eccedente l'importo indicato all'articolo I, ossia un importo supplementare di 66,9 Mio di DM;

— il progettato aiuto agli investimenti per Mosel I eccedente l'importo menzionato all'articolo 1, ossia un importo supplementare di 17,8 Mio di DM sotto forma di aiuti diretti agli investimenti (Investitionszuschüsse) e di 3,8 Mio di DM sotto forma di contributi fiscali agli investimenti (Investitionszulagen);

— il progettato aiuto per Mosel I sotto forma di pagamenti di interessi da parte della Treuhand sui pagamenti arretrati dovuti a titolo di compensazione delle perdite per un importo di 20,5 Mio di DM.

Articolo 5

La Germania informa la Commissione entro un mese dalla notifica della presente decisione delle misure prese per conformarvisi.

Articolo 6

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 27 luglio 1994.

Per la Commissione

Hans VAN DEN BROEK

Membro della Commissione