II

*(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)*

# COMISSÃO

## DECISÃO DA COMISSÃO

**de 27 de Julho de 1994**

**relativa a auxílios concedidos ao grupo Volkswagen para investimentos nos novos *Länder* alemães**

**(Apenas faz fé o texto em língua alemã)**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(94/1068/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o primeiro parágrafo do nº 2 do seu artigo 93º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o nº 1, alínea a), do seu artigo 62º,

Tendo dado às partes interessadas a oportunidade de apresentarem os seus pontos de vista, em conformidade com o artigo acima referido [1],

Considerando o seguinte:

I

Por carta de 14 de Janeiro de 1994, a Comissão informou as autoridades alemãs da sua decisão de 18 de Dezembro de 1991 de iniciar o procedimento no nº 2 do artigo 93º do Tratado CE relativamente aos auxílios previstos pelas autoridades alemãs para favorecer investimentos do grupo Volkswagen nos novos *Länder*.

Ao iniciar o processo, a Comissão manifestara sérias dúvidas quanto à compatibilidade dos auxílios com o disposto no artigo 92º do Tratado CE, pelas seguintes razões:

— esses auxílios estatais não tinham sido devidamente notificados à Comissão, em conformidade com o nº 3 do artigo 93º do Tratado, e ainda não podiam ser inteiramente quantificados,

— aparentemente, estava previsto um auxílio de grande intensidade envolvendo uma expansão considerável da capacidade, o que poderia provocar uma distorção da concorrência no mercado automóvel europeu,

— não tinham sido apresentadas justificações suficientes para o facto de, além de um auxílio regional relativamente elevado, também deverem ser concedidos pela Treuhandanstalt auxílios indirectos ao investimento e auxílios temporários ao funcionamento, relacionados com os problemas económicos estruturais dos novos *Länder*; a intensidade da ajuda, considerada globalmente, poderia ser desproporcionadamente elevada e incompatível com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis.

II

Por cartas de 19 de Setembro de 1990, de 14 de Dezembro de 1990 e de 14 de Março de 1991, a Comissão solicitou, em conformidade com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis, uma notificação de todas as medidas de auxílio destinadas a novos investimentos da Volkswagen AG nos novos *Länder*, chamando a atenção para o facto de que tais auxílios não podem ser concedidos sem prévia notificação e aprovação pela Comissão.

A Alemanha esclareceu, por carta de 29 de Maio de 1991, que o enquadramento comunitário não se aplicara aos novos *Länder* no período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Março de 1991, dado que tinha cessado em fins de 1990. A sua prorrogação pela Comissão só se teria tornado legal por meio de um acordo formal do Governo alemão ou de uma decisão formal da Comissão, em conformidade com o procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º. Dado que as medidas de auxílio em causa tinham sido aprovadas antes de 31 de Março de 1991, só

[1] JO nº C 68 de 17. 3. 1992, p. 14.

podiam ser avaliadas pela Comissão relativamente aos regimes de ajuda regional aprovados para os novos *Länder* (1).

O ponto de vista jurídico defendido pela Alemanha não pode ser aceite pela Comissão, pelos seguintes motivos:

— a Decisão 90/381/CEE da Comissão, de 21 de Fevereiro de 1990, relativa aos regimes de auxílio alemães aplicáveis ao sector dos veículos automóveis (2), não foi contestada pela Alemanha e não era limitada no tempo, pelo que a sua prorrogação pela Comissão em Dezembro de 1990 não afectou a obrigação de notificação,

— a Alemanha não contestou nem reagiu de qualquer forma à prorrogação do enquadramento comunitário, pelo que a Comissão tinha todas as razões para supor que ela respeitaria as suas disposições,

— ao aprovar a inclusão dos novos *Länder* nos regimes de auxílio regional existentes [SG(91) D/12002, de 9 de Janeiro de 1991], a Comissão exigira que fossem respeitados os vários enquadramentos comunitários. Tal significa que o décimo nono programa-quadro «Gemeinschaftsaufgabe von Bund Ländern» [publicado pela Alemanha em Julho de 1991 e aprovado pela carta SG(90) D/27707, de 2 de Outubro de 1991] também é aplicável nos novos *Länder*. Por conseguinte, a aprovação de auxílios à indústria automóvel estava também neste caso sujeita a notificação prévia.

Assim, a Comissão considerou estes auxílios como não notificados, dado que tinham sido autorizados pelas autoridades alemãs antes de a Comissão ter podido aprová-los (3).

A decisão de dar início ao procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º baseou-se numa primeira análise pormenorizada das cartas alemãs de 16 de Setembro de 1991 e de 10 de Dezembro de 1991 e em vários contactos bilaterais entre representantes da Comissão e as autoridades alemãs.

Na sua carta de 14 de Janeiro de 1992, a Comissão solicitara à Alemanha não só que se pronunciasse, no prazo de um mês, sobre a decisão de iniciar o procedimento previsto no nº 2 do artigo 93º relativamente ao caso Volkswagen, como também que confirmasse, no prazo de 10 dias úteis, que concordava em suspender todos os pagamentos de auxílio à Volkswagen, destinados a investimentos em Mosel, Chemnitz e Eisenach. No caso de não ser recebida tal confirmação no prazo devido, a Comissão reservava-se o direito de suspender todos os auxílios estatais mediante uma decisão provisória (ver carta da Comissão aos Estados-membros de 4 de Março de 1992).

III

Por carta de 29 de Janeiro de 1992, a Alemanha declarou-se disposta a suspender os pagamentos até à conclusão do procedimento previsto do nº 2 do artigo 93º. Numa carta datada de 31 de Março de 1992, a Alemanha apresentou as suas observações relativamente à carta da Comissão de 14 de Janeiro de 1992.

Pela sua carta de 24 de Abril de 1992, a Comissão solicitiva à Alemanha, à Treuhand e à Volkswagen o fornecimento de informações suplementares que lhe permitissem concluir as suas investigações.

Essas questões foram esclarecidas e justificadas numa reunião bilateral realizada em 28 de Abril de 1992 e referidas em cartas da Comissão de 14 de Maio, 5 de Junho, 21 de Agosto e 17 de Novembro de 1992. As autoridades alemãs responderam a estas questões por cartas de 20 de Maio, 3 de Junho, 12 de Junho, 20 de Julho, 29 de Julho, 8 de Setembro, 25 de Setembro, 2 de Outubro, 16 de Outubro, 21 de Outubro, 4 de Novembro e 25 de Novembro de 1992. A Volkswagen completou estas informações por cartas à Comissão de 15 de Junho e 30 de Outubro de 1992 e 12 de Janeiro e 20 de Janeiro de 1993. As respostas foram objecto de discussões entre os serviços competentes da Comissão, por um lado, e as autoridades alemãs e a Volkswagen, por outro; as conversações realizaram-se em 16 de Junho, 9 de Setembro, 12 de Outubro, 16 de Outubro e 3 de Dezembro de 1992 e em 8 de Janeiro e 11 de Janeiro de 1993.

Em Janeiro de 1993, quando a Comissão tinha concluído as suas investigações, estando preparada para tomar uma decisão definitiva, a Volkswagen deu a entender à Comissão, de forma não oficial, que os planos de investimento nos novos *Länder* estavam a ser objecto de estudo, pelo que pedia à Comissão que não tomasse uma decisão enquanto essa análise não estivesse concluída. As autoridades alemãs partilhavam essa opinião.

Em 13 de Janeiro de 1993, a Volkswagen decidiu adiar parte substancial dos investimentos propostos por um período máximo de três anos. Como isto vinha alterar parâmetros essenciais em que a Comissão se baseara para avaliar a compatibilidade dos auxílios propostos com o enquadramento comunitário para a indústria automóvel, a Comissão declarou-se disposta a rever a sua análise tendo em conta os novos planos de investimento da Volkswagen.

Numa reunião bilateral realizada em 5 de Maio de 1993, a Comissão obteve informações mais detalhadas sobre os novos planos e as autoridades alemãs enviaram um relatório dos novos planos de investimento por carta de 6 de Junho de 1993. Por seu lado, a Volkswagen forneceu informações complementares por cartas de 24 de Junho e de 6 de Julho de 1993 e num fax de 10 de Novembro de 1993. Essas informações foram tratadas a nível bilateral,

(1) Não se verifica desacordo quanto à obrigatoriedade do enquadramento comunitário após 31 de Março de 1991, dado que a Comissão, ao aprovar a aplicação do regime de auxílio regional aos novos *Länder* depois de 31 de Março de 1991, exigira que fossem respeitados os vários enquadramentos comunitários.

(2) Ver artigo 1º da decisão, JO nº L 188 de 20. 7. 1990, p. 55.

(3) O auxílio previsto para o grupo Volkswagen foi registado como não notificado, em 2 de Julho de 1991, com os números NN 75/91, NN 77/91, NN 78/91 e NN 79/91.

em reuniões realizadas em 18 de Maio, 10 de Junho, 2 de Julho e 22 de Julho de 1993. Numa carta de 15 de Fevereiro de 1994 e num fax de 25 de Fevereiro de 1994, o Governo alemão transmitiu novas informações sobre os planos relativos à capacidade global do grupo Volkswagen.

Numa visita ao local, realizada no início de 1994, foram recolhidas novas informações que tiveram de ser incluídas na análise, dado que revelavam alterações a aspectos essenciais do projecto. Realizaram-se a este respeito conversações bilaterais em 11 de Maio, 2 de Junho, 7 de Junho e 24 de Junho de 1994. Nessas conversações foram apresentadas informações escritas, que foram enviadas pelas autoridades alemãs e pela Volkswagen em 10 de Maio, 30 de Junho, 4 de Julho e 12 de Julho de 1994. Além disso, por carta de 24 de Maio de 1994, as autoridades alemãs enviaram à Volkswagen uma revisão dos acordos de concessão dos auxílios aos projectos.

Nessas cartas e conversações foram tratados os seguintes temas:

— informações detalhadas sobre os planos de investimento da Volkswagen nos novos *Länder* e sua relação com a produção de veículos existente,

— montante dos auxílios estatais previstos e já pagos à Volkswagen e à empresa comum (Mosel I),

— obrigações assumidas pela Treuhand relativamente à Volkswagen e à empresa comum,

— análise da capacidade, produção, estrutura de custos e preços e situação financeira de Mosel I,

— avaliação e cálculo dos preços de venda das fábricas pertencentes à Treuhand [Mosel I, Motorenwerke Chemnitz (MWC ou Chemnitz I) e Eisenach], que foram ou vão ser adquiridas pela Volkswagen,

— previsões relativas à capacidade, produção e custos relativamente às novas fábricas (Mosel II e Chemnitz II) e desenvolvimento da capacidade anual do grupo Volkswagen na Europa até 1997/1998,

— análise dos gastos propostos para determinação da sua elegibilidade de acordo com os critérios seguidos pela Comissão na aplicação do enquadramento comunitário de auxílios estatais no sector dos veículos automóveis,

— análise pormenorizada dos custos adicionais das novas fábricas Mosel e Chemnitz em comparação com fábricas equivalentes numa região central não subvencionada pela Comunidade que a Volkswagen deverá escolher como «fábrica de comparação»,

— tomada em consideração do eventual prejuízo causado à indústria automóvel no seu conjunto pelos auxílios propostos, especialmente em matéria de expansão da capacidade.

Em 16 de Junho de 1993, a Comissão deu o seu acordo a um auxílio de emergência sob a forma de uma garantia da Treuhand a empréstimos bancários à Sächsische Automobilbau GmbH para financiamento intermédio à Mosel I no montante de 150 milhões de marcos alemães até ser tomada uma decisão definitiva pela Comissão [1]. Este auxílio tornara-se necessário porque a empresa enfrentava problemas de liquidez em consequência da suspensão do pagamento dos auxílios, incluindo a cobertura das perdas pela Treuhand.

IV

Relativamente à empresa comum Sächsische Automobilbau GmbH (Mosel I), o Governo alemão e a Volkswagen argumentaram o seguinte:

— A Mosel I foi criada pela Treuhand e pela Volkswagen em Dezembro de 1990 no âmbito da reestruturação do antigo VEB Sachsenring, o construtor do automóvel Trabant que fora adquirido em 1990 pela Treuhand. A criação de uma empresa comum tinha sido a solução mais vantajosa do ponto de vista dos custos e mais suportável do ponto de vista social. A criação da Mosel I e os esforços paralelos no sentido da reestruturação das antigas fábricas Zwickau tinham sido igualmente uma medida transitória necessária para o novo projecto Mosel II dado que servia para constituir uma força de trabalho especializada.

— A empresa comum adquirira a antiga fábrica de montagem Mosel juntamente com uma oficina de pintura da VEB Sachsenring em 1 de Julho de 1991 a um preço determinado por peritos independentes com base no valor de substituição dos activos.

— A Mosel I tinha começado por montar modelos Polo e, entretanto, passara a produzir modelos Golf por conta própria.

  Até finais de 1992, todas as peças eram recebidas da Volkswagen na modalidade «completely knocked down» (CKD) aos preços normais praticados no seio do grupo. Os automóveis inteiramente montados regressavam à Volkswagen, que os pagava a um preço equivalente ao preço de venda normal deduzido dos custos de distribuição e venda. Era esta a prática comum em todas as fábricas de montagem do grupo. Os custos dos *inputs* fornecidos pela Volkswagen acompanhavam a evolução dos preços finais no consumidor, através de uma «faixa de preços» destinada a assegurar que o valor acrescentado da Mosel I se mantivesse constante, mesmo na eventualidade de uma descida dos preços de venda no consumidor. Desta forma, a Volkswagen não beneficiava de nenhuma vantagem comparativa relativamente à montagem em outras fábricas.

— A Treuhand comprometera-se a assumir as perdas da Mosel I até 430 milhões de marcos alemães, o que não representava um auxílio estatal à Volkswagen. A continuação dos prejuízos devia-se ao facto de a produção CKD ser de uma forma geral pouco rentável se comparada com a produção completa de veículos («fully built up» — FBU); o trabalho de montagem podia ser efectuado de forma mais eficaz em outras fábricas Volkswagen. A transição para o fabrico do novo Golf A3, em Agosto de 1992, provocou mais perdas. A Volkswagen participou nas perdas proporcionalmente à sua participação de 12,5 % no capital. A parte dos riscos assumida pela Treuhand foi fixada em 430 milhões de marcos alemães, o que representava menos de 65 % dos prejuízos incorridos

[1] Auxílio N 313/93, JO nº C 214 de 7. 8. 1993, p. 7.

pela Mosel I até final de 1993, os quais se elevavam a 673,5 milhões de marcos alemães.

— Como todos os pagamentos de auxílios à Mosel I tinham sido suspensos com o início do processo pela Comissão, também a SAB não recebeu da Treuhand as indemnizações por perdas que, nos termos do acordo que criou a empresa, deviam ter sido pagas trimestralmente. Com base nisso, a Volkswagen argumentou que a SAB tinha o direito de exigir à Treuhand o pagamento de juros de mora relativamente às fracções em atraso, num montante que a VW calculava em 20,5 milhões de marcos alemães. Isto corresponderia a uma prática comercial corrente, não representando um auxílio estatal.

— A Volkswagen adquire à Treuhand os restantes 87,5 % de participação na Mosel I até 1 de Janeiro de 1993, pagando 87,5 % do valor de substituição dos activos líquidos, num montante mínimo de 150 milhões de marcos alemães. Consequentemente, não há razão para supor que nesse preço estaria contido um auxílio. A avaliação da empresa resultou num preço de venda de 180 milhões de marcos alemães, a que se deverão acrescentar 70 milhões de marcos alemães pelo valor actual das perdas acumuladas transitadas.

No que respeita à Motorenwerke Chemnitz GmbH (anteriormente VEB Barkas, Chemnitz I), o Governo alemão e a Volkswagen argumentaram o seguinte:

— A VEB Barkas construíra instalações para a produção de motores a quatro tempos de 1,1 e 1,3 litros, utilizando tecnologia VW. Depois de realizada a união monetária na Alemanha, a Volkswagen passou a ser o único comprador desses motores. A Volkswagen pagava à Barkas o mesmo preço que pelos motores VW da Salzgitter; a Barkas passou a denominar-se Motorenwerke Chemnitz GmbH (MWC). Os prejuízos incorridos até à aquisição pelo grupo Volkswagen em Janeiro de 1992 não se deviam aos preços de cessão interna, mas sim à ineficiência e à subutilização da antiga fábrica, pelo que a assunção de riscos pela Treuhand também não representara um auxílio estatal indirecto à Volkswagen.

— O preço de 68 milhões de marcos alemães que a Volkswagen pagara pela MWC fora o mais elevado de duas avaliações efectuadas por peritos independentes: uma baseava-se no valor dos activos e outra nas suas perspectivas de lucros, pelo que o processo reflectia um justo valor de mercado, não contendo nenhum elemento de auxílio estatal.

— A construção de uma fábrica moderna de produção de motores no local exigia trabalhos de eliminação de resíduos, para o que a Treuhand contribuiria com uma soma podendo atingir 155 milhões de marcos alemães. Como tal foi necessário para permitir a exploração das instalações, os pagamentos da Treuhand não constituíram um auxílio estatal. A Comissão reconhece que o pagamento de despesas relacionadas com a eliminação de resíduos não constituem um auxílio estatal [1].

No que respeita à produção de cabeças de cilindros, em Eisenach, o preço de venda de 53,8 milhões de marcos alemães foi, na opinião do Governo federal e da Volkswagen AG, um preço de mercado justo, que se baseara em dois pareceres independentes encomendados separadamente pela Volkswagen e pela Treuhand, não contendo, por esse motivo, quaisquer elementos de auxílio.

Ao dar início ao procedimento, a Comissão considerara como um todo os planos de investimento da Volkswagen em Sachsen e pretendia tomar uma decisão global sobre a totalidade dos elementos de auxílio. Mesmo depois de, em 1993, ter adiado os investimentos na nova fábrica, a Volkswagen argumentou que tal não afectava nem a tecnologia de produção, nem os *inputs* em termos de trabalho nem outras variáveis importantes. No entanto, uma visita efectuada ao local este ano tornou claro que esta opinião não podia continuar a ser defendida, o que foi confirmado por peritos. A Volkswagen também admitiu perante a Comissão que os planos anteriores se encontravam entretanto ultrapassados, estando a ser estudados novos planos. Os planos para as novas fábricas de automóveis e de motores Mosel II e Chemnitz II estão estreitamente relacionados com o desenvolvimento do Golf A4 que deverá começar a ser produzido na mesma altura em que a Mosel II estará operacional, isto é, em 1997. A versão definitiva dos novos planos só estará disponível em finais de 1994. Tanto quanto se sabe, esses planos contêm alterações fundamentais em matéria de tecnologia e estrutura de produção. Nestas circunstâncias, é evidente que a anterior relação entre os investimentos nas antigas fábricas da Treuhand e os novos projectos deixou de existir. A Comissão decidiu, consequentemente, começar por tratar exclusivamente os auxílios à reestruturação das fábricas existentes — dado que sobre esta matéria possui informações suficientes para poder formular um parecer — e deixar a decisão relativa aos novos projectos para uma fase em que a Volkswagen e a Alemanha possam apresentar projectos definitivos de investimento e auxílio. Por conseguinte, a presente decisão trata apenas dos auxílios propostos para Mosel I, Chemnitz I e Eisenach.

Relativamente à compatibilidade das medidas de auxílio estatal propostas, a Alemanha argumentou ainda o seguinte:

a) Nº 2, alínea c), do artigo 92º

Devia ser esta a base jurídica para a avaliação da compatibilidade dos auxílios. Embora a Alemanha esteja reunificada desde 3 de Outubro de 1990, a economia dos novos *Länder* ainda sofre as consequências da separação. Por esse motivo, a Comissão devia analisar se essas desvantagens económicas são de tal ordem que ainda justifiquem a concessão de auxílios estatais. Em caso afirmativo, todos os outros critérios de avaliação deixam de ser aplicáveis, nomeadamente o do enquadramento comunitário para a indústria automóvel, incluindo a tomada em consideração da situação do sector e o possível risco de criação de excesso de capacidade;

b) Nº 3, alínea a), do artigo 92º

Relativamente ao nível de auxílio autorizado, as autoridades alemãs afirmam que os novos *Länder* devem ser considerados como regiões com importante atraso de desenvolvimento, à luz das últimas estatísticas. De acordo com o pacote Delors II, esses *Länder* deviam ser classificados como regiões do objectivo 1,

[1]) Carta SG(91) D/17825, de 26 de Setembro de 1991.

podendo pois receber auxílios regionais com um limite máximo de 75 % equivalente subvenção liquido (ESL);

c) Nº 3, alínea b), do artigo 92º

A Alemanha considera esta disposição como mais uma base jurídica para a concessão de auxílios nestes casos. Na sua opinião, os problemas decorrentes da integração e da reestruturação de uma economia de planeamento central numa economia de mercado representam uma perturbação grave da economia alemã;

d) Não aplicabilidade do enquadramento comunitário para a indústria automóvel no período decorrido entre 1 de Janeiro e 31 de Março de 1991.

As autoridades alemãs insistem em que o enquadramento comunitário foi prorrogado e alterado (passando a incluir Berlim Ocidental) de uma forma legalmente incorrecta, o que as levou a interpretar a carta da Comissão de 31 de Dezembro de 1990 (prorrogação) como uma recomendação não vinculativa na acepção do nº 1 do artigo 93º do Tratado CE. Por este motivo, as autoridades alemãs consideram que o enquadramento comunitário deixou de ter carácter vinculativo para a Alemanha a partir de 1 de Janeiro de 1991, mas consideram igualmente que o mesmo enquadramento voltou a ser vinculativo a partir de 1 de Abril de 1991, visto que a Comissão, na sua carta de 11 de Abril de 1991, relativa aos auxílios regionais aos novos *Länder*, exigira o respeito dos enquadramentos comunitários aprovados. A Comissão tinha sido informada disso oralmente no princípio de 1991 e, por conseguinte, em conformidade com o artigo 5º do Tratado CE, não devia ter levantado objecções a esses auxílios nem ter dado início a um procedimento.

V

O único comentário que a Comissão recebeu de um Estado-membro depois da publicação da comunicação de início do procedimento no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* foi uma nota, datada de 7 de Janeiro de 1993, em que o Governo francês declarava que, devido ao aumento de capacidade que decorreria dos investimentos na Volkswagen e de outros projectos beneficiários de auxílios estatais nos novos *Länder*, acompanharia com atenção o tratamento do caso pela Comissão. O Governo francês salientava ainda os seguintes pontos:

— os novos *Länder* alemães não deviam estar isentos da disciplina comunitária relativa a auxílios estatais em conformidade com o nº 2, alínea c), do artigo 92º,

— a autorização de auxílios pela Comissão devia basear-se numa análise pormenorizada dos custos adicionais provocados pelas desvantagens estruturais nos novos *Länder* e dos auxílios indirectos concedidos pela Treuhand.

A Alemanha respondeu à carta francesa por um fax dirigido à Comissão, em 15 de Outubro de 1993, em que reiterava o seu ponto de vista relativo à aplicabilidade do nº 2, alínea c), e do nº 3, alínea a), do artigo 92º

VI

Como foi explicado no início do procedimento em conformidade com o nº 2 do artigo 93º, a razão que esteve na origem dos projectos de investimento da Volkswagen nos novos *Länder* foi a decisão de satisfazer, por meio da produção local, a procura que começava a verificar-se na Alemanha Oriental e na Europa Oriental em consequência das alterações económicas e políticas que aí se verificaram.

Os projectos de investimento foram executados gradualmente, começando pela criação de uma empresa comum com a Treuhand: a Sächsische Automobilbau GmbH (SAB), na qual a Volkswagen participava com 12,5 %, tendo, no entanto, assumido a direcção da empresa. A produção começou a partir de Maio de 1990 na antiga fábrica Trabant Mosel (Mosel I), com a montagem em pequena escala do VW Polo (SKD) e, a partir de 1991, também do VW Golf (CKD). A segunda medida, inicialmente projectada para 1994, foi a construção de uma nova fábrica em Mosel (Mosel II) sob a responsabilidade exclusiva da Volkswagen Sachsen (VWS), uma filial a 100 % da Volkswagen, criada em Dezembro de 1990. Em meados de 1991, a VWS adquiriu a produção de cabeças de cilindros à fábrica de automóveis de Eisenach, devendo ser para o efeito construído um edifício moderno em Eisenach-West até finais de 1996. Em 1 de Janeiro de 1992, a VWS adquiriu à Treuhand a Motorenwerke Chemnitz GmbH, proprietária de uma fábrica de motores em Chemnitz (Chemnitz I). A segunda fase incluirá a construção de uma nova fábrica de motores (Chemnitz II) que, originalmente, também estava prevista para 1994.

No decurso do procedimento em conformidade com o nº 2 do artigo 93º, a Alemanha forneceu as seguintes informações:

1. Desde o início do procedimento, o calendário de todo o projecto de investimento sofreu importantes alterações. Em 13 de Janeiro de 1993, a Volkswagen decidiu adiar grande parte dos investimentos em novas fábricas. A nova fábrica de montagem Mosel II, cuja entrada em funcionamento estava inicialmente prevista para 1994, só estará inteiramente operacional em 1997. A nova fábrica de motores Chemnitz II, que inicialmente também estava planeada para 1994, só começará a produção em 1996.

2. A Mosel I é no essencial constituída por uma oficina de pintura e por uma linha de montagem, com uma capacidade de produção anual, segundo a Volkswagen, de 92 000 automóveis (400 por dia), estando actualmente a ser produzido o modelo Golf. As carroçarias são recebidas da Mosel II que já está a funcionar, embora com uma capacidade reduzida, tal como a Mosel I. Os outros *inputs*, representando cerca de 25 % do material, provêm de fornecedores locais, estando previsto aumentar esta percentagem nos próximos anos. O material restante é fornecido por outras fábricas Volkswagen da Alemanha Ocidental. Estava previsto que a produção da Mosel I cessasse em finais de 1993 mas, como a Mosel II só ficará pronta bastante depois da data prevista, a Mosel I continuará a funcionar até 1997, altura em que a nova fábrica estará plenamente operacional. De momento, a Volkswagen não tem planos especiais para a Mosel I a partir dessa data. Actualmente, trabalham nela 1 900 pessoas. Até 1997 deverá ser investido na Mosel I um montante total de 519,3 milhões de marcos alemães, dos quais, segundo a opinião alemã, 492,2 milhões poderiam

ser constituídos por um auxílio ao investimento. Neste montante estão incluídos 232,9 milhões de marcos alemães que a SAB pagou pela fábrica à Sachensring Zwickau (SAZ).

3. Quando a Volkswagen e a Treuhand criaram a sua empresa comum, foi previsto que a Mosel I registaria prejuízos num montante de 529,1 milhões de marcos alemães. A Treuhand declarou-se disposta a assumir 87,5 %, com um limite máximo de 430 milhões de marcos alemães. Até finais de 1992, os prejuízos elevavam-se a 415 milhões de marcos alemães, tendo passado para 673,5 milhões até finais de 1993, o que não alterou o nível máximo do encargo assumido pela Treuhand. Até à suspensão dos pagamentos, em Janeiro de 1992, a Treuhand tinha pago 145,7 milhões de marcos alemães de compensações por perdas (140,5 milhões de marcos alemães líquidos, mais 5,2 milhões como pagamento adiantado de juros).

4. A fábrica Mosel I foi comprada à SAZ por 232,9 milhões de marcos alemães. O preço foi determinado mediante uma avaliação efectuada pelos auditores da Volkswagen com base numa metodologia desenvolvida por auditores da Treuhand. No montante em causa estão incluídos 67,8 milhões de marcos alemães para a conclusão da oficina de pintura. Em 1991 e 1992, a SAZ forneceu carroçarias para o modelo Golf A2 por conta da SAB, mas não teve prejuízos porque era paga numa base de valor acrescentado.

5. A antiga fábrica de motores Chemnitz tem produzido o motor (Rumpfmotor) EA 111 (1,05/1,3 litros) para o Polo, tendo uma capacidade anual de 280 000 unidades e empregando cerca de 540 pessoas. A produção do antigo motor EA 111 cessou em Junho de 1994. Até ao início da produção da Chemnitz II em 1996, a fábrica será utilizada para a produção de uma nova versão do motor EA 111 de 1,05 litros. Além disso, para garantir os postos de trabalho na Chemnitz, a Volkswagen começou a utilizar, no início de 1993, as linhas de acabamento e ensaio existentes para o acabamento de motores de 1,3 e 1,6 litros destinados à fábrica Mosel I.

6. A Chemnitz I foi adquirida pela Volkswagen à Treuhand com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1992 por 68 milhões de marcos alemães. O preço baseia-se num balanço de encerramento de finais de 1991 que resultou num montante superior ao de uma avaliação do *cash flow* por um perito independente, a qual tinha sido de 65 milhões de marcos alemães. A avaliação de *cash flow* partira do princípio de que a produção de motores só se manteria até finais de 1994. A Alemanha confirmou que a Treuhand tinha gasto ou previsto gastar 155 milhões de marcos alemães em investimentos, trabalhos de demolição e eliminação de resíduos da antiga fábrica (sob controlo das firmas Barkas e Motorenwerke Chemnitz) até à venda à Volkswagen. Deste montante, 83,7 milhões destinavam-se expressamente à eliminação de resíduos. Um montante de 25,7 milhões de marcos alemães só foi investido depois da venda, em 1992 e 1993. Este último montante será elegível para auxílio ao investimento sob a forma de auxílios directos ao investimento (Investitionszuschüsse) de 5,8 milhões e restituições fiscais (Investitionszulage) de 2 milhões, que são reembolsados pela VW à Treuhand. A Treuhand também assumiu prejuízos da Barkas e da Motorenwerke Chemnitz que, até à venda, se elevavam a 59 e 18 milhões de marcos alemães.

7. As instalações relativamente modernas de produção de cabeças de cilindros foram vendidas à Volkswagen por 53,8 milhões de marcos alemães. O preço de venda baseou-se numa avaliação efectuada por um perito independente, a que foram deduzidos 5 milhões de marcos alemães destinados aos custos sociais inerentes ao encerramento da fábrica em finais de 1996. Antes da venda, a Treuhand tinha gasto 6 milhões de marcos alemães com a demolição de instalações não utilizadas, pelo que o preço líquido de venda acabou por ser de 47,8 milhões de marcos alemães. A Volkswagen investiu um total de 72 milhões de marcos alemães, dos quais, na opinião alemã, 30 milhões são elegíveis para auxílios.

8. A fábrica de montagem Mosel II deverá estar concluída até 1997, começando nessa altura a produção. É constituída por uma oficina de prensagem que ficou concluída, como originalmente previsto, em 1994 (tendo passado a fornecer parcialmente a Mosel I), por uma fábrica de carroçarias que já está a produzir em pequena escala, devendo atingir a plena capacidade até 1997, e ainda por uma oficina de pintura e por uma instalação de montagem final que não estão concluídas. A fábrica assegurará a produção da próxima geração de modelos Golf, mas os planos definitivos relativos ao volume de investimento e aos níveis de capacidade e emprego só estarão disponíveis numa fase mais adiantada do ano.

9. Relativamente à Mosel I, as autoridades alemãs propuseram um auxílio para reestruturação ao abrigo do regime de auxílios regionais, num montante máximo de 141,6 milhões de marcos alemães, constituídos por 113,2 milhões de marcos alemães de subvenções directas (Investitionszuschüsse) e 28,4 milhões de marcos alemães de restituições fiscais (Investitionszulagen). Para além disso, a Treuhand declarou-se disposta a assumir 87,5 % dos prejuízos de funcionamento da Mosel I relativos aos anos de 1991 a 1993, mas num montante máximo de 430 milhões de marcos alemães. Relativamente à Eisenach, as autoridades alemãs propõem a concessão de auxílios regionais sob a forma de subvenções directas, restituições fiscais e amortizações aceleradas num montante total máximo de 10,55 milhões de marcos alemães.

10. As antigas fábricas Trabant em Mosel e Zwickau, que foram substituídas pela Mosel I, tinham anteriormente uma capacidade anual de montagem de 200 000 veículos, ao passo que a capacidade anual da antiga fábrica de motores Chemnitz era de 280 000 unidades antes dos investimentos realizados pela Volkswagen.

11. Em resultado dos esforços da Volkswagen no sentido de constituir uma base de fornecedores locais na região, no final de 1993 já existiam nos novos *Länder* 87 novas empresas que forneciam peças às fábricas Mosel e Chemnitz. A Volkswagen pretende continuar a aumentar o número de fornecedores locais nos próximos anos.

VII

Quando a Comissão deu início ao procedimento em conformidade com o nº 2 do artigo 93º, as questões relativas aos auxílios alemães propostos concentravam-se nos seguintes pontos:

— a Comissão pretendia esclarecer se os acordos entre a Treuhand e a Volkswagen — assunção dos prejuízos incorridos pela Mosel I e o preço pago pela Volkswagen à Treuhand pelas fábricas Mosel I, Chemnitz e Eisenach — continham qualquer elemento de auxílios estatais. As informações na altura fornecidas pelas autoridades alemãs não eram suficientes para quantificar o elemento de auxílio eventualmente contido nos acordos,

— além disso, havia que esclarecer se o auxílio à reestruturação concedido pelo Governo alemão e pela Treuhand a essas fábricas estava em conformidade com as disposições aplicáveis na matéria e, em especial, se era proporcional ao esforço de reestruturação empreendido.

As informações prestadas pelas autoridades alemãs e pela Treuhand no decorrer das investigações permitiram à Comissão formar uma opinião mais clara quanto ao elemento de auxílio e respectiva quantificação.

Na opinião da Comissão, a promessa feita pela Treuhand de assumir 87,5 % dos prejuízos da Mosel I relativamente aos anos de 1991 a 1993 mas com um limite máximo de 430 milhões de marcos alemães, não corresponde ao comportamento normal de um investidor privado que participa numa empresa comum. Isto porque, embora a Treuhand fosse realmente proprietária de 87,5 % da Mosel I, a empresa ia ser adquirida pela Volkswagen em 1 de Janeiro de 1993, por um preço baseado nos seus activos ou nas suas perspectivas de lucro. Por esse motivo, a Treuhand não poderia ter recuperado nenhum dos prejuízos incorridos pela empresa comum que ela própria compensava até essa data. Até 1993, a Mosel I registara prejuízos num montante total de 673,5 milhões de marcos alemães (415 milhões até finais de 1992). No entender da Comissão, o montante de 430 milhões de marcos alemães constitui um auxílio estatal, na sua totalidade. Quando a Volkswagen e a SAB argumentam que a Treuhand tem de pagar 20,5 milhões de marcos alemães de juros pelo seu atraso no pagamento da compensação dos prejuízos da SAB, há que ter em consideração que qualquer proposta de auxílio tem de ser analisada previamente pela Comissão e que só depois da aprovação do auxílio pela Comissão se torna legítimo falar de um direito ao auxílio. O pagamento de juros com base no facto de a Treuhand não ter podido efectuar pagamentos à SAB antes da conclusão do processo de investigações pela Comissão constituiria mais um auxílio.

Em 1991, a Treuhand injectara capital na SAB num montante de 245,1 milhões de marcos alemães para financiamento de investimentos; nos termos do acordo de princípio celebrado pela Treuhand e pela Volkswagen, a Treuhand tinha boas razões para esperar poder recuperar esse montante no preço de venda. Por esse motivo, essa injecção de capital não pode ser considerada como um auxílio estatal.

Quanto ao compromisso assumido pela Volkswagen de adquirir à Treuhand os restantes 87,5 % da empresa comum até 1994, a um preço equivalente a 87,5 % do valor de substituição líquido das imobilizações, a Comissão considera tratar-se de um preço extremamente baixo, mesmo excluindo a compensação de perdas.

Embora, possivelmente, o preço que a SAB pagou à SAZ pela Mosel I já tenha sido fixado abaixo do seu valor objectivo, a Comissão considera que, no caso em apreço, isso é irrelevante dado que, na prática, constituiu uma operação intra-Treuhand. Mas, no caso da venda da empresa à Volkswagen, é extremamente importante que o preço seja fixado de uma forma correcta, dado que foram realizados muitos investimentos na Mosel I depois da aquisição pela SAB. Com base na avaliação efectuada pelos auditores da Volkswagen e da Treuhand, o preço foi fixado em 250 milhões de marcos alemães, incluindo 70 milhões para o valor actual das perdas acumuladas. A metodologia definida pelo acordo de base de Dezembro de 1990, bem como os cálculos efectuados, foram analisados e aprovados por um perito independente, por incumbência da Comissão.

Relativamente à aquisição da fábrica Chemnitz, a Comissão constata que a Treuhand adquiriu a antiga fábrica de motores Barkas, muito antiquada, não preenchendo as normas da Europa Ocidental em matéria de qualidade e produtividade, e levou a cabo uma lenta reestruturação, acompanhada de uma gradual redução do pessoal. A continuação da produção naquela altura serviu sobretudo para manter o pessoal (Beschäftigungsgesellschaft), o que representa uma opção que nenhum investidor privado sensato teria tomado e que resultou em prejuízos no montante de 59 milhões de marcos alemães. Deste modo, a compensação de perdas pela Treuhand — antes da criação da nova fábrica de motores Chemnitz (MWC) — constitui uma consequência directa de a Treuhand não ter procedido mais cedo à reestruturação. Depois de descontado esse montante, que só pode ser considerado como um auxílio estatal à Barkas, bem como os 83,7 milhões de marcos alemães que a Treuhand gastou com a eliminação de resíduos, conclui-se que a Treuhand investiu 73,1 milhões de marcos alemães na MWC (1991-1993) e compensou 18 milhões de perdas da MWC. Essa compensação de perdas, bem como a ajuda ao investimento no valor de 7,8 milhões de marcos alemães, devem ser considerados como um auxílio estatal à MWC. Além disso, a Treuhand tinha razões para esperar poder recuperar os restantes investimentos efectuados na MWC através da venda à Volkswagen.

Quando a MWC foi vendida à Volkswagen, no princípio de 1992, a Comissão receava que o preço viesse a ser demasiado baixo. O preço de venda foi de 68 milhões de marcos alemães, correspondendo ao valor das imobilizações determinado por uma empresa de auditoria contratada pela Treuhand e pela Volkswagen, ao passo que uma avaliação efectuada por um perito independente com base no *cash flow* o determinara em 65 milhões de marcos alemães. A Comissão comunicou às autoridades alemãs que não considerava a avaliação objectiva porque os avaliadores tinham recebido instruções no sentido de fixar arbitrariamente o valor das imobilizações em 50 milhões de marcos alemães. Além disso, a Comissão

temia que o método baseado no *cash flow* fosse susceptível de subestimar o valor da empresa, dado que se baseava no pressuposto de que a fábrica cessaria a produção em 1994 e que todos os empregados seriam despedidos, com consequentes custos sociais muito elevados. Como a fábrica Chemnitz II começou a funcionar já um ano e meio depois, este pressuposto não é correcto. Mas, se se excluírem os custos inerentes a um plano social, ambos os métodos de avaliação chegam a um mesmo resultado.

No início, a Comissão considerava o preço correcto, isto é, não contendo elementos de auxílio estatal, porque partira do pressuposto de que a antiga fábrica suspenderia em Junho de 1994 a produção do EA 111. Mas, quando a Volkswagen e o Governo alemão comunicaram que afinal o EA 111 1,05 litros, embora com pequenas alterações, continuaria a ser aí produzido pelo menos até 1996 e que a linha de montagem e ensaio de motores, cuja utilização não tinha sido inicialmente prevista pela VW, foi utilizada desde 1993 e continuará a sê-lo para produzir motores de 1,3/1,6 litros, destinados principalmente à Mosel I, a Comissão interroga-se sobre se a avaliação dos lucros da MWC não se terá baseado em dados incompletos, tendo o preço sido fixado abaixo do valor de mercado. Tal significaria a concessão de um auxílio à reestruturação ao comprador, a Volkswagen, que é inadmissível, porque a empresa já tinha sido reestruturada pela Treuhand. A afirmação da Volkswagen de que o motor de 1,05 litros, que deverá ser produzido até 1996, é praticamente novo, não é correcta, tendo em conta os dados técnicos que foram apresentados à Comissão e aos seus peritos na matéria, que, pelo contrário, demonstram ser esse motor praticamente idêntico ao modelo antigo. Esta conclusão é confirmada pelo montante reduzido dos investimentos feitos para essa adaptação (2,7 milhões de marcos alemães). Foi calculado, com base no *cash flow*, que a contribuição ilíquida para os lucros da empresa, resultante da continuação da produção de motores, seria de um milhão de marcos alemães por mês. A justeza destes cálculos foi reconhecida pelas autoridades alemãs, pela Volkswagen e pela Treuhand [1]. Este montante pode, contudo, ser reduzido pelas amortizações mensais normais do investimento necessário para prosseguir a produção do motor de 1,05 litros, por forma a obter o montante da contribuição líquida (segundo informações transmitidas à Comissão, esses investimentos correspondem aos 2,7 milhões de marcos alemães acima referidos). Caso a Volkswagen não pague um preço mais elevado, que tenha em conta a contribuição líquida, o preço de venda da Chemnitz I contém um auxílio estatal.

Além disso, a Volkswagen antecipou investimentos previstos para a Chemnitz para poder produzir, na Chemnitz I, já a partir do final de 1994, o novo motor EA 111 1,4/1,6 litros. Este motor é inteiramente novo e exige um esforço considerável de investimento na Chemnitz I (48,7 milhões de marcos alemães). Caso a produção da Chemnitz venha a limitar-se um dia a este tipo de motor, deixa de ser necessário qualquer pagamento mensal, o que também aconteceria caso a produção se limitasse a peças sobressalentes para motores.

A Comissão considera que o preço de 53,8 milhões de marcos alemães, a que a produção de cabeças de cilindros da Eisenach foi vendida, é um preço de mercado justo, baseado numa avaliação efectuada por peritos independentes. Como a maioria dos trabalhadores de Eisenach perderá o emprego em 1996 e provavelmente não poderá vir a trabalhar em outras fábricas Volkswagen situadas a grande distância, a Comissão compreende e aceita a redução em 5 milhões de marcos alemães do valor das imobilizações, tendo em conta os custos sociais dos despedimentos.

Os auxílios directos à reestruturação, nos montantes acima referidos, foram concedidos pela autoridades alemãs à Mosel I, Chemnitz I e Eisenach, tendo como base jurídica os regimes de auxílio «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur» (lei das restituições fiscais do investimento) e a «Fördergebietsgesetz» (lei sobre as regiões assistidas), que tinham sido previamente aprovados pela Comissão.

O auxílio proposto para os três projectos consiste no seguinte:

— para a Mosel I, auxílio à reestruturação constituído por subvenções directas no montante de 113,2 milhões de marcos alemães, por restituições fiscais pelo Governo Federal no montante de 20,4 milhões de marcos alemães e por compensações de perdas pela Treuhand no montante de 430 milhões de marcos alemães,

— para a Chemnitz I, auxílio à reestruturação sob a forma de compensação de perdas pela Treuhand no montante de 59 milhões de marcos alemães para a Barkas e 18 milhões de marcos alemães para a MWC, bem como auxílio ao investimento concedido pelo Governo Federal no montante de 7,8 milhões de marcos alemães. O preço de venda viria a conter mais um auxílio, a não ser que o preço fosse aumentado da forma acima descrita,

— para Eisenach, auxílio à reestruturação no montante de 10,55 milhões de marcos alemães, sob a forma de subvenções directas, restituições fiscais e amortizações aceleradas.

Como estes auxílios constituem uma redução da carga financeira para a Volkswagen, ao investir nos novos *Länder*, isso constitui uma ameaça de distorção da concorrência no âmbito da indústria automóvel da Comunidade. Como se verifica um elevado volume de comércio intracomunitário no mercado automóvel, as medidas propostas também afectam o comércio entre os Estados-membros, estando, por conseguinte, abrangidas pelo nº 1 do artigo 92º do Tratado CE e pelo nº 1 do artigo 61º do Acordo EEE.

VIII

Ao não notificar os elementos de auxílio contidos no acordo da Treuhand no sentido de compensar os prejuízos da empresa comum, o Governo alemão infringiu o disposto no nº 3 do artigo 93º do Tratado CE. As autoridades alemãs também não notificaram, em conformidade com o nº 3 do artigo 93º do Tratado CE, o pagamento de uma parte dos auxílios regionais e de outro tipo de auxílios para investimentos nas fábricas

[1] O contrato de compra da Mosel I contém uma cláusula relativa à venda da Chemnitz prevendo que, se fosse mantida a produção do antigo motor EA 111, deveria ser pago um montante mensal de um milhão de marcos alemães.

Mosel, Chemnitz e Eisenach. Como o Governo alemão não notificou previamente as medidas de auxílio, a Comissão também não teve oportunidade de se pronunciar antes da sua execução. Dado que parte dos auxílios foi concedida em infracção ao disposto no nº 3 do artigo 93º do Tratado CE, esses auxílios são ilegais.

Como as disposições processuais do nº 3 do artigo 93º do Tratado CE, que também são importantes do ponto de vista da ordem pública, são imperativas, tendo o Tribunal de Justiça confirmado o seu efeito directo no seu acórdão de 19 de Junho de 1973 (1), a ilegalidade do auxílio não pode ser anulada *a posteriori*.

Após o início do procedimento, o Governo alemão suspendeu todos os pagamentos até ao encerramento do procedimento em conformidade com o nº 2 do artigo 93º do Tratado CE.

IX

Relativamente à base jurídica em que a Comissão se fundamentou para avaliar a compatibilidade das medidas propostas, o Governo alemão salientou que todas as medidas que a Comissão podia considerar como auxílios são abrangidas pelas derrogações previstas no nº 2, alínea c), do artigo 92º do Tratado CE (determinadas regiões da República Federal da Alemanha afectadas pela divisão da Alemanha), no nº 3, alínea a), do artigo 92º (regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que que exista grave situação de subemprego) e no nº 3, alínea b), do artigo 92º (perturbação grave da economia de um Estado-membro).

A derrogação prevista no nº 3, alínea b), do artigo 92º do Tratado CE não pode ser aplicada no caso em apreço. Embora seja exacto que a reunificação alemã teve efeitos negativos para a economia alemã, isso por si só não é razão para aplicar o nº 3, alínea b), do artigo 92º a um regime de auxílio e muito menos a um caso isolado de auxílio. A última vez que a Comissão reconheceu um auxílio estatal como forma de remediar uma perturbação grave da economia de um Estado-membro foi em 1991, quando autorizou um regime de auxílio para o programa grego de privatizações (2). Na decisão em causa, a Comissão reconhecia que o programa de privatizações constituía parte integrante dos compromissos contidos na Decisão 91/306/CEE do Conselho, de 4 de Março de 1991, relativa à recuperação da economia nacional. A situação da Alemanha é claramente diferente.

A derrogação prevista no nº 2, alínea c), do artigo 92º do Tratado CE deve ser objecto de interpretação restrita. A Comissão considera que as disposições derrogatórias contidas no nº 3, alínea a), e no nº 3, alínea c), do artigo 92º, juntamente com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais ao sector dos veículos automóveis, são suficientes para fazer face aos problemas nos novos *Länder*.

Explicar-se-á a seguir mais em pormenor quais dos auxílios propostos pelo Governo alemão podem ser aceites incondicionalmente pela Comissão, com base na análise efectuada. Como já foi mencionado, essa análise refere-se apenas às soluções transitórias no caso de Mosel I, Chemnitz I e Eisenach, já que os auxílios propostos para as novas fábricas ainda não podem ser avaliados.

Mosel I

Relativamente a Mosel I, é sabido que, depois da união monetária da Alemanha, em Julho de 1990, a produção do Trabant em Zwickau e Mosel deixou de ser rendível e o Trabant deixou praticamente de ter procura. Para assegurar a produção automóvel no local habitual, a Treuhand e a Volkswagen decidiram criar uma empresa comum, a Mosel I, reestruturar as antigas fábricas Trabant na Saxónia, transformar a fábrica de Zwickau no sentido de esta passar a fornecer apenas peças e instalar na mais recente fábrica Trabant uma instalação moderna de montagem, como solução provisória até poder ser iniciada a produção na nova fábrica prevista. Tornou-se claro desde o início que seriam necessários muitos investimentos e que eram de esperar, nos primeiros anos de exploração, prejuízos consideráveis que nenhum investidor privado estaria disposto a assumir sozinho. A Comissão considera que os auxílios directos ao investimento, concedidos pelas autoridades alemãs, e a assunção das perdas pela Treuhand constituem parte do mesmo esforço no sentido de assegurar a longo prazo a viabilidade da produção automóvel em Mosel e conclui, consequentemente, que estas medidas devem ser consideradas como auxílios à reestruturação.

Ora, de acordo com o enquadramento comunitário, a concessão de auxílios à reestruturação está sujeita à apresentação de um plano de reestruturação consistente; além do mais, tais auxílios só podem ser concedidos se se puder provar que é do interesse da Comunidade que determinado fabricante mantenha a viabilidade económica. Por último, tem de ser garantido que o beneficiário do auxílio não aumente a sua parte de mercado, em detrimento dos seus concorrentes que não recebem tais apoios. E, em casos em que certas empresas ainda tenham excesso de capacidade, podem ser exigidas reduções de capacidade como contribuição para a recuperação global do sector.

A Comissão analisou o plano de actividades e as previsões financeiras da SAB e considera que se trata de uma abordagem sólida no sentido do restabelecimento da viabilidade económica das antigas fábricas Trabant. Nota-se que a SAB é financeiramente responsável pelas antigas fábricas Trabant que passaram a funcionar como fornecedores da Mosel I. A empresa comum investirá um montante total superior a 414 milhões de marcos alemães para modernizar as antigas instalações, transformando a Mosel I numa instalação moderna de pintura e montagem.

A Comissão teve em conta o facto de que, nos primeiros anos de funcionamento, só era possível efectuar a montagem de tipo SKD e CKD que, em comparação com o tipo de produção habitual FBU *(fully built-up)*, é pouco rendível. Isto aplica-se sem dúvida à fase de produção do Polo e do Golf A2 que se estendeu até Julho de 1992, causando prejuízos resultantes, *a priori*, da forma pouco

(1) Assunto 77/72 Capolongo/Maya, Colectânea da Jurisprudência 1973, p. 611.

(2) Auxílio NN 11/91, decisão da Comissão de 31 de Julho de 1991.

eficiente como a produção estava organizada. As carroçarias quer de um modelo quer do outro não podiam ser montadas na fábrica: as do Polo eram montadas e pintadas em Wolfsburg e ulteriormente enviadas para Mosel, ao passo que o Golf A2 era montado em Zwickau, tendo sido pintado numa primeira fase em Ingolstadt e ulteriormente na nova oficina de pintura de Mosel I. Como a montagem final de todos os modelos era efectuada em Mosel I, a produção era tudo menos rendível devido às despesas de transporte e logística. Na antiga fábrica SAZ de Zwickau eram montadas carroçarias em bruto por um processo recorrendo a forte intensidade de mão-de-obra e sendo as perdas daí resultantes assumidas pela SAB por meio de preços de cessão interna. A produção CKD implicava o transporte, de Wolfsburg para Mosel, de grandes conjuntos de componentes, o que se revelava necessário pela inexistência nos novos *Länder* de fornecedores capazes de entregar peças *just-in-time*, bem como de capacidades logísticas em termos de instalações modernas de armazenagem, equipamento para controlo de qualidade (*hardware* e *software*) e mesmo de uma mão-de-obra suficientemente preparada para assegurar a recepção de entregas directas dos fornecedores. Estes transportes implicavam para Wolfsburg custos suplementares com embalagem e desembalagem, controlo de qualidade, despesas administrativas e de transporte. Tendo em conta estes dois factores de agravamento dos custos, nenhum investidor privado se teria envolvido numa operação de tal envergadura e com um horizonte temporal tão prolongado, sendo certo que a principal razão subjacente à operação era a manutenção dos postos de trabalho na região.

Quando, progressivamente, se foram estabelecendo mais fornecedores na região, aumentando, consequentemente, a participação regional na produção, as desvantagens de preços decorrentes da produção CKD em Mosel I foram igualmente diminuindo a partir de 1992. A partir de Julho de 1992, passou a ser produzido o Golf A3, cuja carroçaria é montada em Mosel II, situada nas proximidades. No entanto, a componente da logística só foi transferida de Wolfsburg para Mosel em Janeiro de 1993. No princípio de 1993, a parte de produção regional representava 36,5 % do total e a produtividade e valor acrescentado tinham aumentado significativamente, de forma que, na altura, a fábrica podia ser considerada como uma instalação de produção FBU bem rodada. A partir de 1993, a Mosel consegue produzir utilizando a sua plena capacidade, o que significa que, no início desse ano, foi atingido o principal objectivo do plano de reestruturação, podendo o processo ser concluído, como originalmente planeado, no final de 1993. Assim, é de esperar que, de acordo com as projecções financeiras que foram apresentadas à Comissão, a Mosel I possa atingir o limiar de rendibilidade em finais de 1994, pelo que a Comissão considera existir neste caso uma relação directa entre o auxílio proposto e um plano de reestruturação que parece assentar em bases sólidas.

A reflexão que esteve subjacente à adopção desta solução transitória foi a de que, até à entrada em funcionamento da nova fábrica Mosel II, era absolutamente necessário manter e formar no local uma força de trabalho especializada, por forma a poder satisfazer a procura adicional de veículos de fabrico ocidental por parte dos novos *Länder* e da Europa Oriental. Assim, numa região com uma alta taxa de desemprego e fraca produtividade, foram criados 700 novos postos de trabalho e mantidos 1 250 e evitaram-se as graves consequências sociais que teria provocado o encerramento da fábrica. Tendo em conta o objectivo final da coesão socioeconómica, a Comissão concorda com o ponto de vista do Governo alemão de que a manutenção da actividade de Mosel I é do interesse da Comunidade.

Esta conclusão já tem em conta que o processo de modernização implica a redução da capacidade anual da fábrica de montagem de 200 000 automóveis (910 por dia) para 92 000 (400 por dia). Na capacidade anual referida de 200 000 está incluída a capacidade de produção da fábrica Trabant de Zwickau, que podia ter sido reconvertida, tal como a Mosel I, para a produção de outro tipo de veículo (em vez disso, ambas as fábricas foram reconvertidas para a produção de peças). Ora, de acordo com o enquadramento comunitário, o auxilio à reestruturação só pode ser permitido se não contribuir para a criação de excesso de capacidade, mas sim para a recuperação global do sector, por meio de reduções de capacidade. A Comissão considera que esta condição foi satisfeita.

Quanto ao montante do auxílio, o enquadramento comunitário prevê que o auxílio seja proporcional à importância do problema a resolver. Na opinião da Comissão, os auxílios ao investimento nos montantes de 113,2 milhões de marcos alemães, sob a forma de subvenções directas (Investitionszuschüssen), e de 28,4 milhões, sob a forma de restituições fiscais (Investitionszulagen), podem ser considerados como adequados tendo em conta os investimentos que foram necessários para transformar a fábrica numa empresa de montagem moderna, o que constituiu um elemento necessário do plano de reestruturação. Esta avaliação é extensível a todas as despesas de investimento efectuadas até finais de 1993, prazo previsto para a conclusão do plano de reestruturação, com a projectada venda da participação da Treuhand (1 de Janeiro de 1994). Os investimentos efectuados ou a efectuar ulteriormente, até 1997, já não estão relacionados com a reestruturação, devendo ser avaliados de acordo com as regras do enquadramento comunitário relativas à inovação, modernização e racionalização. Trata-se, neste caso, de investimentos normais de modernização e substituição que, de acordo com o enquadramento comunitário, não são compatíveis com auxílios estatais. Isto aplica-se a um volume de investimento elegível de 77,4 milhões e a auxílios no montante de 21,6 milhões de marcos alemães (17,8 em subvenções directas e 3,8 em restituições fiscais). Por conseguinte, pode ser aceite como auxílio à reestruturação um auxílio ao investimento de 95,4 milhões de marcos alemães em subvenções directas e 24,6 milhões sob a forma de restituições fiscais.

A Comissão reconhece que nem mesmo as instalações Trabant mais recentes satisfaziam minimamente as exigências de uma moderna produção de automóveis, ao passo que outras instalações se encontravam completamente ultrapassadas do ponto de vista técnico e tiveram que ser integralmente substituídas. Consequentemente, a Trabant e a Volkswagen tiveram que investir um total de 519,3 milhões de marcos alemães na reestruturação da fábrica (dos quais 64,9 milhões correspondem aos 12,5 % de participação da Volkswagen). Os custos de aquisição dos restantes 87,5 % pela VW elevam-se a 250 milhões.

Relativamente à cobertura das perdas pela Treuhand, a Comissão concorda com a opinião do Governo alemão de que nenhum investidor privado teria investido na pequena fábrica Mosel sem a participação da Treuhand e a sua promessa de assumir os prejuízos que decorreriam inevitavelmente da montagem CKD nos primeiros anos de produção e que eram conhecidos na altura em que foi decidida a criação da empresa comum. Por conseguinte, a promessa de assumir os prejuízos constituía parte integrante dos projectos da Treuhand no sentido de proceder

a uma privatização da fábrica com um mínimo de consequências sociais. Neste contexto, a Comissão reconhece a natureza excepcional da missão confiada à Treuhand de apoiar a transformação de uma economia planeada numa economia de mercado (1).

Mas a própria natureza excepcional das medidas implica que elas sejam rigorosamente limitadas às necessidades do caso individual. É necessária uma prudência especial quando — como no caso SAB (Mosel I) — se apoia uma empresa que só parcialmente foi privatizada. Tendo em conta a justificação que foi dada para a promessa da Treuhand de cobrir as perdas, tal significa que a cobertura de perdas só pode ser autorizada na medida em que se destine a compensar as desvantagens decorrentes de uma produção CKD não rentável ou outras desvantagens regionais dos novos *Länder*.

Com base em dados referentes aos custos materiais da Mosel I e em outras informações prestadas pela Volkswagen, a Comissão analisou os custos de exploração da empresa comum com o objectivo de determinar qual a parte dos prejuízos que podia ser atribuída à produção CKD ou a desvantagens regionais. Concluiu que todas as perdas incorridas pela montagem do Polo até 1991 e pela produção do Golf A2, que foi interrompida em Julho de 1991, são de atribuir realmente a desvantagens de custos. O montante total dessas perdas elevou-se a 235 milhões de marcos alemães, em que a Treuhand comparticipa em 87,5 %, ou seja, 205,6 milhões. Por conseguinte, a Comissão reconhece como auxílio à reestruturação a compensação de perdas num montante de 205,6 milhões de marcos alemães.

A produção do Polo e do Golf A2 em Mosel fez-se desde o início em condições tão pouco racionais que nenhum investidor privado sensato teria assumido sozinho essa exploração. Com a reconversão para a produção do Golf A3 em Julho de 1992, a montagem das carroçarias foi transferida para Mosel II, o que suprimiu uma das desvantagens de custos acima referidas. No entanto, continuaram a registar-se, até finais de 1992, custos adicionais inerentes à produção CKD porque o processo de transferência do abastecimento de fornecedores de Wolfsburg para fornecedores locais foi bastante lento e porque a logística destinada a fornecedores locais só pôde ser transferida de Wolfsburg em Janeiro de 1993. No que respeita às perdas decorrentes da produção do actual Golf A3 entre Agosto e Dezembro de 1992, a Comissão considera que, se as perdas num montante de 111 milhões de marcos alemães (participação da Treuhand: 97,1 milhões) são de atribuir à produção CKD, já não foi possível à Volkswagen explicar por que motivo os custos materiais do Golf A3 aumentaram subitamente no último trimestre de 1992, num montante de 69 milhões de marcos alemães (participação da Treuhand: 60,4 milhões de marcos alemães). Embora a Comissão reconheça a existência de razões de ordem económica para o aumento dos preços, tem dúvidas quanto a saber se esse aumento se deve inteiramente às desvantagens regionais da produção CKD que tornaram tão dispendiosa a reestruturação. No entanto, considerando que essas desvantagens regionais não desapareceram subitamente no final de 1992, a Comissão está disposta a aceitar uma compensação de perdas decorrentes das desvantagens regionais subsistentes durante o terceiro ano de produção, ou seja, 1993. Consequentemente, pode ser aceite como auxílio à reestruturação a compensação das restantes perdas de 1992 pela Treuhand que, proporcionalmente à sua participação, se elevam a 157,5 milhões de marcos alemães.

No total, a Comissão considera a autorização de um auxílio à reestruturação no montante de 481,3 milhões de marcos alemães, tendo em conta o facto de que a capacidade de produção diária foi reduzida de 910 automóveis, no momento em que o auxílio foi prometido, para 400 automóveis actualmente, o que constitui uma contribuição suficiente para a solução dos problemas estruturais da indústria automóvel. Esta decisão está em conformidade com a abordagem seguida pela Comissão em casos anteriores de reestruturação como, por exemplo, os da Renault, Rover e ENASA (2). Nestes casos, foi considerado que o auxílio à reestruturação era proporcional ao esforço de reestruturação se a parte representada pelo auxílio nas necessidades totais da empresa durante o período de reestruturação (806,1 milhões de marcos alemães no período compreendido entre 1991 e 1996) tivesse sido aproximadamente equivalente à percentagem da redução de capacidade atingida no período de reestruturação. No caso em apreço, a parte do auxílio — 59,7 % — excede muito ligeiramente a redução de capacidade da SAB, que foi de 56 %. No entender da Comissão, esta ligeira compensação justifica-se, tendo em conta as circunstâncias económicas e sociais particularmente difíceis dos novos *Länder*, que entretanto foram reconhecidos como região elegível no âmbito do objectivo 1.

Quando a Comissão aprovou um auxílio de emergência sob a forma de garantias de empréstimos bancários à SAB num montante máximo de 150 milhões de marcos alemães, deixou bem claro que, caso fossem autorizados na decisão final sobre este caso quaisquer pagamentos relativos a compensação de perdas, estes teriam de ser aplicados no reembolso do empréstimo, por forma a libertar a Treuhand das suas obrigações em matéria de garantias. Como os pagamentos relativos a compensação de perdas, aprovados pela presente decisão, excedem o montante dos empréstimos garantidos, esses empréstimos têm de ser integralmente reembolsados pela SAB.

Chemnitz I

A Comissão reconhece que a velha fábrica de motores Barkas da Chemnitz I estava ultrapassada tecnologicamente, não podendo satisfazer as normas europeias de qualidade e produtividade e que, mesmo com grandes investimentos, não poderia ser utilizada durante muito mais tempo. Com o objectivo de salvaguardar a produção no local tradicional, a Treuhand resolveu proceder a uma reestruturação como solução provisória até que a nova fábrica de motores pudesse iniciar a exploração. Foi claro, desde o início, que a reestruturação exigiria investimentos substanciais, sendo de contar no início com prejuízos de exploração que nenhum investidor privado estaria disposto a assumir. Por conseguinte, a Comissão considera que os investimentos directos e a compensação

(1) Ver decisão da Comissão NN 108/91, de 26 de Setembro de 1991, SG(91) D/17825, relativa a certas medidas financeiras e outras no âmbito da actividade da Treuhand.

(2) Ver JO nº L 367 de 16. 12. 1967, p. 62, JO nº L 25 de 28. 1. 1989, p. 92 e JO nº L 220 de 11. 8. 1988, p. 30.

de perdas por parte da Treuhand, em 1991, fazem parte de um mesmo projecto: o de assegurar, a longo prazo, a produção de motores em Chemnitz. Assim, conclui tratar-se de auxílios à reestruturação.

Além disso, como a empresa produzia motores (Rumpfmotoren) com tecnologia Volkswagen, só podia interessar à Volkswagen. Mas, devido aos problemas de qualidade e de produtividade já referidos, a VW só estava disposta a adquirir a MWC se a Treuhand pudesse garantir a sua adaptação a um nível de produção europeu. Além do mais, como foi confirmado por peritos independentes, a Volkswagen já dispunha de suficiente capacidade de produção de motores em Salzgitter, pelo que não necessitava da Chemnitz I.

A razão subjacente à adopção desta solução transitória foi a de manter e formar uma força de trabalho especializada no local, até que a nova fábrica Chemnitz II pudesse começar a funcionar. Deste modo, foi possível criar ou manter 540 postos de trabalho numa região com uma alta taxa de desemprego e baixa produtividade. Tendo em conta as graves consequências sociais que adviriam do encerramento da fábrica, bem como o objectivo último de coesão socioeconómica, a Comissão concorda com o Governo alemão em que a manutenção da Chemnitz I é de interesse comunitário.

Foram concedidos auxílios ao investimento destinados à reestruturação no montante de 7,8 milhões de marcos alemães, em subvenções directas e restituições fiscais. Estes investimentos foram decididos sob a direcção da Treuhand e concretizados em 1992 e 1993. Como o processo de reestruturação ainda não se encontrava concluído na altura da venda, este auxílio ainda pôde ser aceite como auxílio à reestruturação, reestruturação essa qui foi coroada de êxito, dado que a empresa voltou a registar lucros. Contudo, este auxílio só pode ser autorizado se for respeitada a cláusula do contrato de venda que prevê que o auxílio volte a ser transferido para a Treuhand, que suportou os investimentos.

Os investimentos realizados pela Volkswagen na Chemnitz I depois da reestruturação (isto é, depois de 1993) têm de ser avaliados de acordo com as regras do enquadramento comunitário relativas à inovação, modernização e racionalização. Dado que, no caso em apreço, se trata de investimentos normais em modernização e substituição, o enquadramento comunitário não permite a autorização de auxílios estatais. Consequentemente, só podem ser elegíveis para auxílios regionais os investimentos realizados pela Volkswagen Sachsen na Chemnitz I que são transferidos para a nova fábrica Chemnitz II, e isto apenas até ao limite do valor contabilístico na altura da transferência.

Deste modo, a Comissão aceita os auxílios à reestruturação concedidos pela Treuhand à Barkas sob a forma de compensação de perdas até ao montante de 59 milhões de marcos alemães e à MWC sob a forma de compensação de perdas e auxílio ao investimento, num montante respectivamente de 18 e 7,8 milhões de marcos alemães. Na opinião da Comissão, este auxílio à reestruturação concedido à MWC foi necessário, mas também suficiente, para o plano de reestruturação executado de 1991 a 1993, pela Treuhand e pela Volkswagen. Essa reestruturação não implicou uma redução de capacidade. A Chemnitz I contribuiu para criar um excesso temporário de capacidade de produção de motores na Volkswagen, o que levou a uma partilha de produção entre as fábricas de Salzgitter e Chemnitz que ficaram ambas a produzir abaixo da capacidade. Neste caso, a Comissão considera tecnicamente impossível exigir uma redução de capacidade, dado que a Chemnitz I só tem uma linha de produção. A exigência do encerramento da Chemnitz I teria sido contrária ao objectivo pretendido de desenvolvimento regional, como já foi referido. Diga-se, por último, que as preocupações da Comissão tinham incidido sempre na capacidade de produção de veículos, a qual não foi afectada por esta fábrica.

Como, na opinião da Comissão, o auxílio à reestruturação concedido à fábrica foi suficiente para proceder à reestruturação, não pode ser autorizado mais nenhum auxílio através do preço de venda da Chemnitz I à Volkswagen. Isto exige a inclusão, no contrato de venda, de uma cláusula garantindo que o preço de venda aumentará de um milhão de marcos alemães por cada mês de produção continuada de veículos após Junho de 1994, montante de que devem ser deduzidas as amortizações mensais relativas aos investimentos necessários para prosseguir a produção do motor de 1,05 litros.

Eisenach

Relativamente ao auxílio à reestruturação para a produção de cabeças de cilindros em Eisenach, num montante de 10,55 milhões de marcos alemães, a Comissão constata que, embora as instalações fossem relativamente recentes quando a Volkswagen as adquiriu, em Março de 1992, ainda foram necessários investimentos para modernizar os equipamentos e alargar o leque de produtos por forma a atingir um grau de capacidade de utilização economicamente rentável. Com base nas informações de que dispõe, a Comissão pôde concluir que esses investimentos são parte integrante de um sólido plano de reestruturação. Tendo em conta que esta fábrica emprega cerca de 200 pessoas e só produzirá até 1996 (altura em que será encerrada), que o auxílio é relativamente baixo e que a Volkswagen continua a manter uma produção de cabeças de cilindros em Salzgitter, a Comissão considera que a manutenção da fábrica até 1996 é do interesse comunitário e que esse auxílio não permite à Volkswagen aumentar a sua parte de mercado em detrimento dos seus concorrentes.

X

A Comissão considera que a reestruturação da Mosel I atingiu o seu objectivo em 1993. No entanto, a proposta das autoridades alemãs prevê a continuação da compensação de perdas durante o ano de 1993, bem como a do auxílio ao investimento até 1997.

A proposta de compensação de perdas à SAB no montante de 66,9 milhões de marcos alemães não seria de modo algum proporcional às despesas incorridas com a reestruturação e não poderia ser justificada por razões de política regional. Assim, esse auxílio revestiria a forma de um auxílio ao funcionamento que de modo algum pode ser autorizado ao abrigo do enquadramento comunitário.

No que respeita às exigências da Volkswagen e da SAB no sentido de que a Treuhand terá de pagar 20,5 milhões de marcos alemães de juros por atraso no pagamento de compensação de perdas à SAB, considera-se, tal como atrás referido, que tal representaria mais um auxílio estatal, além de que esses pagamentos seriam superiores ao montante que pode ser aceite para a Mosel I. Considera-se, pois, que o pagamento de juros não pode ser autorizado.

Quanto ao proposto auxílio ao investimento para o período de 1994-1997, no montante de 21,6 milhões de marcos alemães, sob a forma de subvenções directas (17,8 milhões) e restituições fiscais (3,8 milhões), considera-se que se trata de um auxílio à modernização e à substituições que de modo algum pode ser autorizado ao abrigo do enquadramento comunitário,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1º*

São compatíveis com o nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado CE e com o nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE os seguintes auxílios concedidos pelo Estado alemão à Volkswagen AG para diversos projectos de investimento nos novos Estados Federados:

— um auxílio à Sächsische Automobilbau GmbH (Mosel I), sob a forma de subvenções ao investimento directo, num montante máximo de 95,4 milhões de marcos alemães, que foi concedido ilegalmente na totalidade antes da suspensão dos pagamentos, e de restituições fiscais, num montante máximo de 24,2 milhões de marcos alemães, de que foram concedidos ilegalmente 19 milhões antes da suspensão dos pagamentos,

— outro auxílio concedido à Mosel I pela Treuhandanstalt sob a forma de cobertura de perdas num montante de 363,1 milhões de marcos alemães, dos quais foram pagos ilegalmente 145,7 milhões antes da suspensão dos pagamentos,

— um auxílio concedido à Barkas (Chemnitz I) pela Treuhandanstalt sob a forma de cobertura de perdas num montante máximo de 59 milhões de marcos alemães que foram pagos ilegalmente antes da suspensão dos pagamentos,

— um auxílio concedido à MWC (Chemnitz I) sob a forma de cobertura de perdas pela Treuhandanstalt no montante de 18 milhões de marcos alemães que foram pagos ilegalmente antes da suspensão dos pagamentos,

— um auxílio à MWC ou Volkswagen Sachsen (Chemnitz I) sob a forma de subvenções ao investimento directo no montante máximo de 5,8 milhões de marcos alemães e de restituições fiscais num montante máximo de 2 milhões de marcos alemães,

— o auxílio proposto à Volkswagen Sachsen GmbH para a produção de cabeças de cilindros em Eisenach, sob a forma de subvenções ao investimento directo, restituições fiscais e amortizações aceleradas no montante máximo total de 10,55 milhões de marcos alemães.

*Artigo 2º*

O preço de aquisição de 68 milhões de marcos alemães que a Volkswagen pagará à Treuhandanstalt pela fábrica de motores Chemnitz (Chemnitz I), em conformidade com os artigos VI e VII do acordo de princípio de 18 de Outubro de 1990 entre a Treuhand e a VW, não contém auxílios estatais desde que sejam introduzidas as seguintes alterações: o preço de compra aumentará, por cada mês da continuação da produção de motores depois de Junho de 1994, de 1 milhão de marcos alemães pagáveis adiantadamente todos os meses, montante de que podem ser deduzidas, até final de 1995, as despesas de investimento efectuadas para manter a fábrica em funcionamento, e isto sob a forma de amortizações normais relativas ao equipamento técnico. Este aumento de preço não será exigido no caso de a fábrica, depois de 1994, passar a produzir peças sobressalentes para motores ou o novo motor 1,4/1,6 litros.

*Artigo 3º*

O Estado alemão exigirá à Sächsische Automobilbau GmbH o reembolso de 16 173 000 marcos alemães de subvenções directas, que corresponde à diferença entre o montante das subvenções directas compatíveis com o mercado comum, em conformidade com o primeiro travessão do artigo 1º, e o montante do auxílio que foi pago à empresa e cobrará juros sobre este montante a partir de 28 de Outubro de 1991 (data de pagamento do auxílio) à percentagem vigente nessa data da taxa de referência utilizada para o cálculo do equivalente líquido dos vários tipos de auxílio na República Federal da Alemanha.

*Artigo 4º*

Os seguintes auxílios propostos pelo Governo alemão para diversos projectos de investimento da Volkswagen AG nos novos Estados Federados são incompatíveis com o mercado comum na acepção do artigo 92º do Tratado CE e do nº 1 do artigo 61º do Acordo EEE, não podendo, por conseguinte, ser autorizados:

— a proposta compensação de perdas à Mosel I, no que exceder o montante referido no artigo 1º, ou seja, mais 66,9 milhões de marcos alemães,

— o auxílio ao investimento proposto para a Mosel I, no que exceder o montante referido no artigo 1º, ou seja, mais 17,8 milhões de marcos alemães sob a forma de subvenções directas e 3,8 milhões de marcos alemães sob a forma de restituições fiscais,

— o auxílio proposto à Mosel I sob a forma de pagamento de juros a conceder pela Treuhand por pagamentos atrasados de compensações de perdas, no montante de 20,5 milhões de marcos alemães.

*Artigo 5º*

O Estado alemão informará a Comissão, no prazo de um mês a partir da notificação da presente decisão, das medidas tomadas para a sua execução.

*Artigo 6º*

A República Federal da Alemanha é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 27 de Julho de 1994.

*Pela Comissão*
Hans VAN DEN BROEK
*Membro da Comissão*