II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 26 juni 1996

om Tysklands statliga stöd till främjande av Mercedes Benz investeringar i Ludwigsfelde (Brandenburg)

(Endast den tyska versionen är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(97/13/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig i enlighet med artikel 93.2 första stycket i fördraget, och

med beaktande av följande:

I

Genom en skrivelse av den 14 januari 1992 ([1]) underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut av den 18 december 1991 att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i fördraget med anledning av ett planerat statligt stöd till Mercedes-Benz (MB) investeringar i de nya delstaterna, särskilt Brandenburg.

När förfarandet inleddes uttryckte kommissionen allvarliga betänkligheter beträffande stödets förenlighet med den gemensamma marknaden, eftersom

— kommissionen inte hade underrättats om stödet i enlighet med artikel 93.3 i fördraget och dess omfattning inte kunnat preciseras,

— det förelåg risk för snedvridning av konkurrensen genom det planerade stora stödet till investeringar, som skulle kunna leda till en avsevärd kapacitetsökning på den europeiska lastbilsmarknaden,

— det inte tillräckligt övertygande kunnat påvisas att den relativt stora koncentrationen på regionalt stöd, det indirekta investeringsstöd och det tillfälliga driftsstöd som beviljats genom Treuhand var berättigat med tanke på de nya delstaternas strukturella och ekonomiska problem, och eftersom det kunde befaras att den totala stödinsatsen skulle kunna bli oproportionerligt stor och oförenlig med gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin ([2]).

II

Genom skrivelser av den 19 september 1990, den 14 december 1990 och den 14 mars 1991 uppmanade kommissionen Tyskland att i enlighet med gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin anmäla sådana stödåtgärder som vidtogs till förmån för MB:s investeringar i de nya delstaterna. Kommissionen klargjorde samtidigt att sådant stöd inte får beviljas utan föregående anmälan och kommissionens godkännande.

I en skrivelse av den 29 maj 1991 invände Tyskland att de åberopade rambestämmelserna enligt dess uppfattning inte var tillämpliga i stödområdet under perioden den 1 januari till den 31 mars 1991, eftersom de från början avsågs gälla endast till och med utgången av år 1990 och

([1]) EGT nr C 68, 17.3.1992, s. 8.

([2]) EGT nr C 123, 18.5.1989, s. 3.

på ett rättsligt bindande sätt kunde förlängas endast med den tyska regeringens formella medgivande respektive genom ett formellt beslut av kommissionen enligt artikel 93.2 i fördraget. Eftersom åtgärderna i fråga emellertid hade beslutats före den 31 mars 1991, skulle de ha kunnat prövas av kommissionen endast i förhållande till de fastställda bestämmelserna om regionalt stöd till de nya delstaterna.

Av följande skäl kunde kommissionen inte ansluta sig till Tysklands syn på rättsläget:

1. Den tyska regeringen hade inte gjort några invändningar mot beslutet av den 21 februari 1990 om att tillämpa gemenskapens rambestämmelser på Tyskland och beslutet var inte tidsbegränsat, varför den principiella anmälningsplikten inte påverkats av att dessa bestämmelser getts en ny utformning.

2. Den tyska regeringen hade inte gjort några invändningar mot förlängningen av rambestämmelserna respektive inte yttrat sig om den, varför komissionen hade rätt att utgå från att den tyska regeringen skulle följa de gällande bestämmelserna.

3. När kommissionen godkände att befintliga regionala stödordningar utvidgades till att gälla de nya delstaterna ([3]), klargjorde den att gemenskapens rambestämmelser skulle iakttas. Utvidgningen innebär, att bestämmelserna i delstaternas och den federala regeringens nittonde ramprogram för gemensam regional utveckling (den s.k. Gemeinschaftsaufgabe), som offentliggjordes av den tyska regeringen i juli 1991 och godkändes av kommissionen i skrivelse SG(90) D/27707 av den 2 oktober 1991, även gäller vid stödinsatser i de nya delstaterna. Därmed gäller även i dessa fall anmälningsplikt i förväg för statligt stöd till förmån för bilindustrin.

Kommissionen betraktade därför stödinsatserna i fråga som ett icke anmält stöd, eftersom det hade beviljats av Tyskland utan kommissionens föregående medgivande.

Beslutet att inleda ett förfarande enligt fördragets artikel 93.2 grundade sig på en första ingående prövning av alla uppgifter som kommissionen hade tillgång till genom Tysklands skrivelser av den 16 september och den 10 december 1991 liksom på ett flertal gemensamma möten med företrädare för de tyska myndigheterna.

I en skrivelse av den 14 januari 1992 uppmanade kommissionen Tyskland att inom en månad ta ställning till inledandet av förfarandet i fallet MB och att inom tio arbetsdagar ange huruvida man gick med på att avbryta all utbetalning av stöd till MB:s investeringar i Ludwigsfelde och Ahrensdorf. Om en sådan förklaring inte skulle inkomma i rätt tid förbehöll sig kommissionen rätten att genom interimistiskt beslut föranstalta om inställandet av alla utbetalningar av stöd till förmån för dessa investeringar görs.

([3]) Skrivelse SG(91) D/12002 av den 9 januari 1991.

III

I en skrivelse av den 29 januari 1992 förklarade sig den tyska regeringen beredd att avstå från utbetalning av fortsatt stöd till dess att förfarandet enligt artikel 93.2 i fördraget avslutats. I en skrivelse av den 30 mars 1992 tog den ställning till kommissionens skrivelse av den 14 januari 1992. Efter att i ett meddelande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ([4]) ha uppmanat övriga medlemsstater och andra berörda att yttra sig över inledandet av förfarandet enligt artikel 93.2 i fördraget har kommissionen inte erhållit några sådana yttranden under förfarandets gång.

I en skrivelse av den 24 april 1992 begärde kommissionen av Tyskland och Treuhand (THA) ytterligare information som den bedömde vara nödvändig för att kunna nå ett avgörande i fallet. Dessa frågor, som kommissionen förtydligade i samband med ett gemensamt sammanträde den 28 april 1992 och ytterligare preciserade i skrivelser av den 14 maj, 5 juni, 21 augusti och 17 november 1992, besvarades av Tyskland successivt i skrivelser av den 20 maj, 20 juli, 27 augusti samt 6 och 16 oktober 1992. Svaren diskuterades vidare vid möten mellan företrädare för kommissionen, olika tyska myndigheter samt MB den 15 och 16 juni och den 13 oktober 1992.

Ursprungligen skulle investeringarna genomföras i två steg. Först skulle THA privatisera det tidigare östtyska IFA-kombinatet Nutzfahrzeuge, inom vilket före detta DDR:s hela lastbilsproduktion var samlad, och grunda ett produktionsföretag — Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde (NL) — och ett utvecklingsföretag — Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik (EGL) — båda som dotterbolag till Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft (FBG). FBG skulle tills vidare helt och hållet förbli i THA:s ägo. År 1992 förvärvade dock MB en 25-procentig andel. NL skulle inom ramen för ett egomonteringsavtal fram till år 1994 överta slutmonteringen av lätta Mercedeslastbilar. I det andra steget skulle sedan MB bygga upp en ny produktionsenhet i Ahrensdorf vid Ludwigsfelde och där, efter det att NL-fabriken lagts ner i slutet av 1994, starta tillverkningen av lastbilsmodellerna LN 1 (även känd under beteckningen T2) och LN 2.

I detta skede av förfarandet gällde det bl.a. att i de nämnda skrivelserna och vid mötena klarlägga följande punkter:

— Detaljerna i MB:s investeringsplaner för de nya delstaterna med hänsyn till företagets övriga aktiviteter inom nyttofordonssektorn.

— Den exakta storleken på det stöd som planerats eller redan utbetalats till MB respektive det gemensamma företaget NL.

([4]) Se fotnot 1.

— Den exakta omfattningen av de åtaganden som avtalats mellan THA, MB och det gemensamma företaget.

— En analys av NL:s kapacitet, produktion, produktionskostnader, prisstruktur och finansiella kapacitet.

— En värdering och beräkning av THA-företaget NL:s inköpspris respektive dess tillgångar för den händelse MB skulle komma att överta det.

— En prognos för kapaciteten, produktionen och kostnaderna vid den fabrik som skulle uppföras i Ahrensdorf liksom för hur årskapaciteten vid samtliga MB:s last- och skåpbilsfabriker i Europa skulle utvecklas fram till och med 1996.

— En prövning av de planerade utgifterna för att fastställa i vilken mån de var förenliga med de kriterier som kommissionen utgår från vid tillämpningen av gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin.

— En grundlig analys av vilka merkostnader (netto) som uppförandet av den nya fabriken i Ahrensdorf skulle medföra jämfört med en "jämförelsefabrik" på någon av MB vald ort i ett centralt beläget område inom gemenskapen som inte är stödberättigat.

— Tänkbara negativa effekter på hela sektorn vid ett beviljande av det planerade stödet, med särskilt beaktande av kapacitetsutvecklingen.

Eftersom marknaden för lätta och medeltunga lastbilar samt skåpbilar utvecklades mindre gynnsamt än man ursprungligen hade räknat med, beslöt MB i slutet av 1992 att tills vidare avstå från att bygga den nya fabriken och att — efter överenskommelse med THA om att överta den återstående delen av FBG — fortsätta verksamheten vid den befintliga lilla monteringsverkstaden i Ludwigsfelde. Efter detta beslut lade kommissionen på Tysklands begäran (skrivelse av den 22 december 1992) först ner sin undersökning av fallet.

Sedan förhandlingarna mellan MB och THA om villkoren för övertagandet av de återstående FBG-andelarna avslutats — dessa förhandlingar hade dragit ut över ett helt år — underrättade Tyskland kommissionen i en skrivelse av den 17 februari 1994 på nytt om de ändrade stödåtgärderna och investeringsplanerna till förmån för NL och EGL efter det att nybyggnadsplanerna i Ahrendorf slutgiltigt skrinlagts. Närmare detaljer i anslutning därtill och kompletterande information meddelade Tyskland på kommissionens begäran i skrivelser av den 29 juli och 28 oktober 1994 samt vid ett möte den 28 november 1994. Vidare överlämnade Tyskland underlaget för MB:s förvärv av holdingbolaget FBG och en kopia av köpekontraktet mellan THA och MB.

I en skrivelse av den 20 december 1994 uppmanade kommissionen Tyskland att låta en oberoende expert göra en beräkning av FBG:s värde, så att det kunde säkerställas att försäljningen av FBG-andelen (75 %) till MB inte innebar något statligt stöd. I en skrivelse av den 7 april 1995 meddelade Tyskland kommissionen sin avsikt att uppdra åt konsultföretaget Arthur Andersen att göra värderingen och bifogade förslag till värderingsmetoder som kunde läggas till grund för värderingen. I en skrivelse av den 8 september 1995 samtyckte kommissionen till det föreslagna förfaringssättet efter att ha granskat det och försett det med kommentarer. Eftersom något värderingsutlåtande emellertid inte lämnades inom utsatt tid uppmanade kommissionen Tyskland den 27 december 1995 eftertryckligt att överlämna utlåtandet och varslade om provisoriska åtgärder om så inte skedde. I en skrivelse av den 29 februari 1996 överlämnade Tyskland utlåtandet. Innehållet i detta och kommissionens kompletterande frågor diskuterades vid ett möte den 19 mars 1996 och preciserades i en skrivelse från kommissionen av den 27 mars 1996. I skrivelser av den 17 april och 26 april 1996 redde Tyskland ut alla ännu oklara frågor.

Efter ändringen av MB:s planer gällde det nu framför allt att ta ställning till följande punkter:

1) Utformningen, innehållet och villkoren i avtalet om MB:s förvärv av de återstående 75 % av FBG från THA.

2) Innehållet i och genomförandet av planen för NL:s omstrukturering.

3) Fastställandet av det nettostöd som THA till följd av avtalet beviljar FBG.

4) FBG:s värde, om man antar att det skall fortsätta sin verksamhet efter det att de ursprungliga planerna ändrats.

5) Minskningen i nettokapacitet vid NL efter det att MB tagit över.

IV

Beträffande det planerade stödets förenlighet med den gemensamma marknaden stödde sig Tyskland på följande tre bestämmelser i fördraget:

1. Artikel 92.2 c: Stöd som ges till näringslivet i vissa av de områden i Förbundsrepubliken Tyskland som påverkats genom Tysklands delning.

   Tyskland uppfattar detta som den rättsliga grund från vilken kommissionen skall utgå när den utreder frågan om huruvida stödåtgärderna är förenliga med fördraget. Trots Tysklands enande den 3 oktober 1990 måste de nya delstaterna fortfarande kämpa med ekonomiska svårigheter som beror på delningen. Kommissionen borde därför undersöka om dessa svårigheter även i fortsättningen gör statliga stödinsatser berättigade. Om så skulle vara fallet skulle det inte behöva tillämpas några andra kriterier för bedömning av statligt stöd, och i synnerhet inte kriterierna i gemenskapens rambestämmelser för stöd till bilindustrin — inbegripet sektorspecifika aspekter eller faran för hotande överproduktion.

2. Artikel 92.3 a: Stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning.

   Beträffande den tillåtna storleken på stödet hävdar Tyskland att de nya delstaterna enligt den färskaste statistiken tillhör de minst utvecklade regionerna och hänvisar till Delors-paket II, där de nya länderna klassificeras som mål 1-områden för vilka regionalt stöd på upp till 75 % nettobidragsekvivalent kan komma i fråga.

3. Artikel 92.3 b: Stöd för att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi.

   Den tyska regeringen uppfattar detta som ytterligare en rättslig grund för beviljande av stödet i fråga, eftersom problemen i samband med integrationen och omvandlingen av den tidigare planekonomin till ett marknadsekonomiskt system enligt dess mening i hög grad har stört det ekonomiska livet i Tyskland.

Beträffande de gemensamma företagen NL och EGL framhåller förbundsregeringen och MB vidare följande:

1. I samband med fullbordandet av valutaunionen mellan de båda delarna av Tyskland i juli 1990 kollapsade försäljningen av de gamla IFA-bilmodellerna W 50 och L 60 totalt. För att trygga arbetstillfällena i Ludwigsfelde grundades företaget NL i februari 1991 inom ramen för omstruktureringen av det tidigare kombinatet IFA-Nutzfahrzeuge. I samband därmed fördes förhandlingar med ett flertal lastbilstillverkare, men med undantag av MB avstod alla intressenter från en satsning i Ludwigsfelde på grund av de stora risker som var förknippade med en sådan.

2. Genom det konsortieavtal som träffades mellan THA, IFA och MB kunde fordonstillverkningen fortsätta i östra Tyskland och en stor del av arbetsplatserna bibehållas. MB gick från början med på att stödja saneringen av NL tills planerna på en helt nyetablerad fabrik var färdiga. I detta syfte flyttade företaget en del av sin produktion av lätta och medeltunga lastbilar från västra till östra Tyskland. MB:s produktion vid NL sker inte nödvändigtvis för att tillgodose marknadens efterfrågan. Det antal fordon som tillverkades vid NL hade med små insatser av investeringar och personal kunnat tillverkas även i koncernens andra fabriker — delvis också med hjälp av en partner. Eftersom MB betalar samma avräkningspris för NL-produkterna som för lastbilar som tillverkas i jämförbara Mercedesfabriker har koncernen inte någon extra fördel av produktionen vid NL.

3. Det räntefria investeringslån på 100 miljoner tyska mark som THA år 1991 beviljade Holding FBG var nödvändigt för att minimikraven på byggnader och maskiner för fortsatt drift skulle kunna uppfyllas.

4. De i förstone till mer än 300 miljoner mark beräknade förlusterna för NL kunde fram till slutet av 1993 begränsas till 70,2 miljoner mark genom att MB erbjöd företaget administrativa tjänster. Den förlustandel som enligt det ursprungliga konsortieavtalet föll på THA, och som var begränsad till 200 miljoner mark, minskades därigenom till 63,2 miljoner mark. Resten stod MB för.

5. NL övertog också IFA:s utbildningscentrum, där anställda vid NL och andra maskintekniska företag i Brandenburg får sin grundutbildning. För att ordna dessa utbildningsplatser, som vida överstiger NL:s behov, har MB av offentliga medel erhållit ett bidrag till utbildningen på 980 000 mark.

6. Efter att ha ändrat sina investeringsplaner för de nya delstaterna övertog MB de återstående 75 % av FBG:s kapital från och med den 1 januari 1994. Koncernen utfäste sig att i Ludwigsfelde — och endast där — till år 2003 årligen producera minst 10 000 enheter av lastbilsmodellen LN1 (T2) (eller en efterföljande modell). Produktionen skall omfatta karosseriarbete, lackering och slutmontering. Minst 1 000 anställda skall sysselsättas. Därutöver måste MB före slutet av 1998 investera ytterligare 70 miljoner mark i fabriken. Om avtalets villkor inte uppfylls är THA berättigat till ett avtalsvite på 100 miljoner mark. Det avtal i vilket dessa villkor fastställs ersätter det tidigare konsortieavtalet mellan parterna.

7. Fram till försäljningen har THA betalat 7,4 miljoner mark för sanering av miljöskador från den tidigare verksamheten för vilka NL övertagit ansvaret. Ytterligare 19,5 miljoner mark måste, såvitt man kan förutse, avsättas för kommande år. THA försöker få staten att avstå från att återkräva det sistnämnda beloppet. I annat fall är THA berett att svara för 80 % av kostnaden. Återstående 20 % svarar under alla omständigheter MB för.

8. Genom det nya avtalet får THA en väsentligt större vinst vid försäljningen av NL — 132,2 miljoner mark netto — än de cirka 70 miljoner mark som en avveckling av NL och EGL skulle ha gett. Dessutom säkras arbetstillfällen i regionen.

9. NL:s kapacitet ersätter bara det tidigare IFA-kombinatets kapacitet. Eftersom den potentiella produktionskapaciteten tidigare låg på 35 000 enheter per år och det under den senare hälften av 80-talet konstant tillverkades cirka 30 000 enheter per år, medan det däremot vid NL finns en kapacitet för endast 18 000 enheter och det för åren 1994 — 1996 planeras en årsproduktion på bara cirka 12 000 enheter, kommer produktionskapaciteten att reduceras avsevärt genom MB:s inträde. På så sätt uppstår genom affären — sedan planerna på nya anläggningar i Ahrensdorf skrinlagts — en kraftig kapacitetsminskning i fråga om nyttofordon i de nya delstaterna, samtidigt som marknaderna i Östeuropa expanderar.

V

Med utgångspunkt från de uppgifter som Tyskland har lämnat under loppet av förfarandet enligt artikel 93.2 kan kommissionen sammanfatta saneringsansträngningarna och kostnaderna på följande sätt.

1. MB:s och THA:s produktionsplaner har blivit grundligt omarbetade sedan förfarandet inleddes. I ett första steg ändrades kapaciteten för nyttofordon i Ludwigsfelde från 35 000 tunga och medeltunga IFA-lastbilar först till 24 000 medeltunga LN2-lastbilar och lätta T2-lastbilar av märket MB. Sedan man avstått från att genomföra det andra steget (byggandet av en ny lastbilsfabrik i Ahrensdorf) ändrades det första steget på så sätt att fabriken i Ludwigsfelde inte längre skulle läggas ner 1994, vilket ursprungligen hade planerats, utan skulle bibehållas som permanent plats för produktion av lätta MB-lastbilar.

2. I syfte att undvika produktionsavbrott förlade MB egna anläggningar till Ludwigsfelde, för att framställningen av Mercedeslastbilar genom utnyttjande av anläggningarna där snabbt skulle komma i gång och för att effektivisera produktionen och fortsätta sysselsätta så många anställda som möjligt. I fabriken tillverkades från början både LN1-modellen och lätta LN2-modellen, men i början av 1994 lades LN2-produktionen ner.

3. När det modifierade andra steget genomförts omfattar nyttofordonsfabriken i Ludwigsfelde en karosseri-, en lackerings- och en monteringsverkstad, som för närvarande utnyttjas för tillverkning av lätta LN1-(T2-)lastbilar och som har en årlig kapacitet på 18 000 enheter. För att göra fabriken självförsörjande byggdes en ny stor lackeringsverkstad för den skåpbil som utvecklats ur typ LN1. Denna omfattande investering tillsammans med den omfattande rationaliseringen av anläggningarna och fabriksområdet jämte andra åtgärder för att modernisera byggnaderna och logistiken gjorde att omstruktureringen drog ut på tiden och avslutades först i slutet av 1995. NL kommer att sysselsätta 1 250 personer totalt och utvecklingsföretaget EGL ytterligare 150.

4. Genom utbyggnaden av fabriken i Ludwigsfelde kunde MB rationalisera sin produktionsstruktur inom verksamhetsområdet nyttofordon och specialisera tillverkningen vid sina olika fabriker på följande sätt: lätta skåpbilar tillverkas i Vitoria i Spanien, tunga skåpbilar i Düsseldorf, lätta lastbilar i Ludwigsfelde och medeltunga och tunga lastbilar i Wörth.

5. När det gemensamma företaget grundades av MB och THA prognosticerades NL:s driftsförluster fram till 1994 till mer än 300 miljoner mark. THA hade gått med på att svara för de förluster som motsvarade dess andel i företaget, dock högst 200 miljoner mark. I själva verket uppgick förlusten vid slutet av 1993 till bara 70,2 miljoner mark. Den hade uppstått på grund av inledningsskedets utgifter, för utbildnings- och omstruktureringsåtgärder samt på grund av att man hade övertagit fler arbetstagare från det tidigare IFA-kombinatet än vad som egentligen behövdes. Dessutom måste karosserna till skåpbilsvarianten LN1 transporteras till Düsseldorf för lackering, eftersom den egna lackeringsverkstaden var otillräcklig, och därefter hämtas tillbaka till Ludwigsfelde för slutmontering. THA beviljade 1992 holdingbolaget FBG ett förskott på 80,7 miljoner mark för reglering av förlusterna, men bolaget betalade tillbaka det outnyttjade beloppet plus förfallna räntor på förskottet till THA. Eftersom LN2-modellen mellan 1991 och 1994 tillverkades samtidigt i Ludwigsfelde och Wörth uppstod ytterligare kostnader för MB. Nedläggningen av parallellproduktionen i Ludwigsfelde och den därav följande personalminskningen kommer att kosta företaget nära 12 miljoner mark, som enbart och direkt drabbar MB.

6. NL investerade till slutet av 1993 totalt 88,9 miljoner mark i modernisering av sina anläggningar och under 1994 och 1995 ytterligare 51,4 miljoner mark. Dessa åtgärder finansierades under de första åren med hjälp av ett investeringslån på 100 miljoner mark från THA. THA har dock delvis avskrivit lånet, motsvarande företagets avskrivningar på den maskinutrustning som anskaffats med de lånade medlen, och därmed avstått från återbetalning av en del av lånet, så att NL:s förluster, och därmed THA:s skyldighet att ersätta dessa förluster har minskats i motsvarande mån. Genom det nya avtalet måste nu MB betala 5,58 miljoner i ränta till THA för de outnyttjade delarna av lånet. En del av detta 100-miljonerslån — 29 miljoner mark — användes för att anpassa byggnaderna till byggnormerna. IFA investerade ytterligare 24,6 miljoner i upprustning av fabriksområdet och i satsningar på infrastrukturen. Dessa investeringar för bevarande av fabriksområdets värde och funktionsduglighet hade egentligen varit nödvändiga långt tidigare, men de hade försummats i före detta DDR:s ekonomiska system. Utan dessa investeringar hade man varit tvungen att sälja marken och byggnaderna till MB till ett betydligt lägre pris.

7. Fram till slutet av 1993 belöpte sig kostnaderna för omstruktureringen av NL och EGL — dvs. investeringar i maskiner, byggnader och infrastruktur, otillräcklig inkomsttäckning och omdisponering av driftskapitalet — till totalt 177,4 miljoner mark. Till detta belopp måste läggas ytterligare 62,5 miljoner mark, som MB under 1994 och 1995 investerat i modernisering av anläggningarna och använt till sanering av miljöskador och avgångsvederlag till arbetstagare som frivilligt slutat sin anställning. Kostnaderna för omstruktureringen, som från 1991 till 1995 uppgick till 239,9 miljoner mark, blev därmed långt större än man ursprungligen hade väntat sig.

8. MB förvärvade från och med den 1 januari 1994 de återstående FBG-andelarna för sammanlagt 7,875 miljoner mark. Enligt köpeavtalet betalade koncernen år 1994 476 000 mark till THA för tidigare avsättningar som inte hade behövt användas och därför lösts upp. Dessutom förvärvade MB för 55 miljoner mark den tomtmark och de byggnader som NL dittills hade arrenderat.

9. Köpeskillingen för tomtmark och byggnader fastställdes år 1994 inte på grundval av en oberoende värdering utan förhandlades fram mellan THA respektive IFA och MB efter det att en annan intressent med förköpsrätt hade dragit sig tillbaka. Likväl torde priset per kvadratmeter ligga över det som betalats för de jämförbara områden i trakten av Ludwigsfelde som IFA sålt till andra privata företag medan marknadspriset fortfarande låg klart högre. Till yttermera visso föreskrivs i avtalet att en ny värdering skall göras för den händelse att MB skulle sälja en del av marken vidare till ett högre pris eller arrendera ut den, och i så fall skall den del av skillnaden som överstiger 7 % överföras till THA.

10. Till följd av investeringarna och privatiseringen har både NL och holdingbolaget FBG varit lönsamma sedan 1994, eftersom fortfarande bara en produkt tillverkas och transportkostnaderna kunnat sänkas genom att man byggt en lackeringsverkstad för T2-skåpbilen och produktiviteten ökat. Eftersom koncernens interna avräkningspriser rättar sig efter de totala kostnaderna på jämförbara orter har NL också kunnat höja intäkten per lastbil genom nerdragningen av produktionsvolymen (se nedan).

VI

Vid sin bedömning måste kommissionen alltid först och främst undersöka vilka av de åtgärder som myndigheterna i en medlemsstat vidtagit som innehåller inslag av statligt stöd och vilka av dessa som omfattas av bestämmelserna om statligt stöd enligt artikel 92 i fördraget.

På grundval av de uppgifter som Tyskland och MB lämnat under förfarandets gång har kommissionen kunnat skapa sig en utförlig bild av alla inslag av statligt stöd i de berörda åtgärderna till förmån för det tidigare Treuhand-företaget NL och noga fastställa stödets omfattning.

1. De tyska myndigheterna har inom ramen för bestämmelserna om regionalt stöd beviljat NL och EGL upp till 25,56 miljoner mark i statligt stöd i form av investeringsbidrag (15,28 miljoner), investeringsstöd (9,08 miljoner) och extraordinära avskrivningar (1,2 miljoner). 8,9 miljoner i investeringsbidrag och 8,45 miljoner i investeringsstöd beviljades NL olagligen fram till dess att utbetalningarna inställdes i och med att förfarandet inleddes.

2. THA:s utfästelse att lämna 100-procentig ersättning för företaget NL:s förluster fram till år 1991 och att till 75 % ersätta fortsatta förluster under åren 1992 och 1993 — upp till 200 miljoner mark — motsvarar enligt kommissionens uppfattning inte det normala beteendet hos en kreditgivare som går in i ett gemensamt företag. Ty även om THA från början ägde alla andelar i holdingbolaget FBG och från 1992 fortfarande 75 % av dem, förvärvade dock MB företaget den 1 januari 1994 till ett pris som var anpassat efter dess tillgångar. THA skulle i och med detta inte ha haft någon möjlighet att få tillbaka medel som THA dittills hade avsatt för täckande av det gemensamma företagets förluster. Fram till dess att utbetalningarna inställdes i januari 1992 hade THA betalat 80,7 miljoner mark i förskott för reglering av de förluster som THA hade att bära. Eftersom förlusterna fram till år 1993 emellertid stannade vid 70,2 miljoner mark återbetalade MB, räntan inräknad, till THA vid köpet av de återstående FBG-andelarna den del av förskottet som inte hade utnyttjats för täckningen av THA:s 75-procentiga förlustandel. Kommissionen drar därför den slutsatsen att det belopp som THA i själva verket har betalat för regleringen av holdingbolaget FBG:s förluster — nämligen 58,8 miljoner mark inklusive ränta (med avdrag av MB:s återbetalning av en del av Treuhands förskott) — utgör ett statligt stöd.

3. Vad gäller den del av THA:s lån för vilken NL köpte maskiner och utrustning (71 miljoner mark) konstaterar kommissionen, att THA:s avsikt att redan i förväg avstå från en fullständig återbetalning av lånet i proportion till företagets avskrivningar på de tillgångar som därigenom förvärvats inte motsvarar det normala beteendet hos en privat investerare som engagerar sig i ett gemensamt företag. Den del av lånet som inte amorteras av MB — nämligen 39,8 miljoner mark — måste därför också klassificeras som statligt stöd.

4. Även den del av THA:s lån som Treuhand-företaget IFA använt för att återställa och modernisera byggnader efter lagens krav (29 miljoner mark) liksom den därtill kommande IFA-investeringen på 24,6 miljoner mark, dvs. utgifter på sammanlagt 53,6 miljoner mark för sanering av miljöskador och åtgärder för infrastrukturen, måste anses utgöra statligt stöd i den mån de inte täcks av den köpeskilling som MB betalade år 1994. Men eftersom Treuhand vid försäljningen fick ut 55,43 miljoner mark (inräknat MB:s avsättningar för reglering av miljöskador), täcktes dess investering i NL:s berörda markområden och byggnader. Med tanke på det faktum att markområdet skulle ha varit praktiskt taget värdelöst om inte dessa restaureringsåtgärder hade vidtagits och det faktum att det fanns en ytterligare intressent är kommissionen av den uppfattningen att försäljningen inte innefattar några ytterligare inslag av statligt stöd.

5. Beträffande de kostnader för sanering av miljöskador som THA hittills drabbats av — 7,2 miljoner mark — och de kostnader som THA under nuvarande omständigheter fortsättningsvis måste räkna med för sådan sanering — 14,85 miljoner mark, dvs. 80 % av totalt 19,8 miljoner mark — har kommissionen redan slagit fast att avsättningar från det allmännas sida för sanering av miljöskador inte skall klassificeras som statligt stöd. Denna uppfattning gäller även i detta fall.

6. Det bidrag till utbildning på 980 000 mark som Tyskland har beviljat företaget NL för grundläggande yrkesutbildning av personer från andra företag inom verkstadsindustrin som behöver sådan utbildning utgör inte heller något statligt stöd.

7. Vad gäller THA:s försäljning av de återstående FBG-andelarna (75 %) till MB ifrågasatte kommissionen om holdingbolaget möjligen såldes till underpris. Enligt det av THA och MB ursprungligen ingångna avtalet skulle den effektiva köpeskillingen motsvara det nominella värdet av det tecknade kapitalet 7,875 miljoner mark. För att kunna kontrollera om detta pris återspeglade FBG:s faktiska marknadsvärde krävde kommissionen att Tyskland skulle låta en oberoende värderingsman beräkna företagets värde vid tidpunkten för försäljningen. Den konsultfirma för företagsvärderingar, Arthur Andersen, som anförtroddes uppdraget beräknade holdingbolagets värde den 31 december 1993 till 16,47 miljoner mark. Men eftersom MB bara betalade knappt 7,9 miljoner mark måste skillnaden mellan företagets beräknade värde och den faktiska köpeskillingen, dvs. 8,6 miljoner mark, klassificeras som statligt stöd.

Om man räknar samman de i punkterna 1, 2, 3 och 7 nämnda beloppen belöper sig de åtgärder som måste anses utgöra statligt stöd till sammanlagt 132,8 miljoner mark.

Dessa stödåtgärder hotar att snedvrida konkurrensen mellan biltillverkarna i gemenskapen, eftersom de minskar företaget MB:s finansiella ansträngning vid investeringar i de nya delstaterna. På grund av den intensiva handeln inom gemenskapen på lastbilssektorn påverkar det planerade stödet även handeln mellan medlemsstaterna. Åtgärderna är alltså av den arten att de omfattas av artikel 92.1 i fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet.

VII

Den tyska regeringen har brutit mot bestämmelserna i artikel 93.3 i fördraget eftersom den har försummat att i enlighet med den artikeln anmäla delar av investeringsstödet och förlustavskrivningarna till förmån för investeringarna i Ludwigsfelde. På så sätt har holdingbolaget FBG erhållit 8,9 miljoner mark i direkt stöd och 9,08 miljoner mark som investeringsbidrag. Tillverkningsföretaget NL fick ett investeringslån på 100 miljoner mark av THA och ett förskott på 80,7 miljoner mark för att täcka ökade förluster. Eftersom kommissionen inte i enlighet med artikel 93.3 i fördraget underrättades i rätt tid om införandet av dessa stödåtgärder, kunde den inte yttra sig om dem. De icke anmälda stöden har därmed beviljats på ett lagstridigt sätt.

Eftersom reglerna för förfarandet i artikel 93.3, som också tjänar till att upprätthålla den allmänna ordningen, är bindande och deras direkta tillämplighet bekräftats genom domstolens dom av den 19 juni 1973 i målet 77/72 Capolongo/Maya, kan ett stöd inte i efterhand förklaras vara lagligen beviljat.

Efter det att kommissionen hade inlett förfarandet enligt artikel 93.2 avbröt den tyska regeringen alla fortsatta utbetalningar av stödet till dess att förfarandet avslutats.

VIII

Tyskland har gjort gällande att kommissionen vid bedömningen av de bidrag som utgått av statliga medel och som den, vid prövningen om de planerade åtgärderna var förenliga med bestämmelserna klassificerat som statligt stöd, bör tillämpa undantagsbestämmelserna enligt artikel 92.2 c (stöd till vissa av de områden i Förbundsrepubliken Tyskland som påverkats genom Tysklands delning), artikel 92.3 a (stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning) eller artikel 92.3 b (stöd för att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi).

En tillämpning av undantagsbestämmelserna enligt artikel 92.3 b kan definitivt inte komma i fråga i Tysklands fall. Visserligen har återföreningen och de därmed förenade politiska och ekonomiska förändringarna haft negativa återverkningar på näringslivet i Tyskland, men dessa nackdelar är i sig inte tillräckliga för att den nämnda bestämmelsen skall kunna tillämpas på en stödordning, än mindre på ett enskilt stöd i ett särskilt krisläge. Senast kommissionen klassificerade en stödordning som en åtgärd för att häva en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi var 1991, då den godkände ett privatiseringsprogram som den grekiska regeringen hade infört. Därvid konstaterade den att det nämnda privatiseringsprogrammet utgjorde en integrerad del av de åtgärder för sanering av hela den grekiska ekonomin som den grekiska regeringen genom rådets beslut nr 91/136/EEG [5] av den 4 mars 1991 hade fått rätt att göra. Situationen i Tyskland är en helt annan.

Artikel 92.2 c i fördraget utgör vidare en undantagsbestämmelse som skall tolkas snävt. Kommissionen har därför kommit fram till att de nya delstaternas problem bäst torde lösas med utgångspunkt i undantagsbestämmelserna i artikel 92.3 a och c (stöd för att främja utvecklingen av vissa näringsverksamheter eller den ekonomiska utvecklingen i vissa regioner) i fördraget respektive — beroende på sakförhållandena — på grundval av gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin.

[5] EGT nr L 66, 13.3.1991, s. 22.

När den tyska valutaunionen genomfördes i juli 1990 blev lastbilsproduktionen i Ludwigsfelde olönsam, eftersom det praktiskt taget inte längre fanns någon marknad för IFA-modellerna W50 och L60. För att likväl trygga en fortsatt biltillverkning på den anrika orten enades THA och MB om att skapa de gemensamma företagen NL och EGL som en tillfällig lösning till dess att den ursprungligen planerade helt nya anläggningen för tillverkning av lastbilar hade färdigställts, som med en ny struktur och i moderniserad form skulle motsvara det tidigare IFA-kombinatet i Ludwigsfelde. Redan från början stod det klart att åtgärderna för en omstrukturering inte bara skulle kräva ansenliga investeringar, utan att driften under de första verksamhetsåren också skulle medföra så kraftiga förluster att ingen privat finansiär ensam kunde klara dem. Den tyska regeringens regionala investeringsstöd liksom THA:s insatser för förlustreglering och investeringar är därför som kommissionen ser det ett led i en strävan att på längre sikt göra lastbilsproduktionen i Ludwigsfelde lönsam igen, varför de skall bedömas som omstruktureringsstöd enligt riktlinjerna för bedömning av statligt stöd till räddning och omstrukturering av företag i svårigheter ([6]). Dessa riktlinjer kan dock tillämpas på sektorer inom vilka särskilda gemenskapsföreskrifter gäller, vilket är fallet för bilindustrin i form av gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin ([7]), endast i den mån de överensstämmer med dessa särskilda föreskrifter. Eftersom kriterierna i gemenskapens rambestämmelser och de sektorsövergripande riktlinjerna dock inte skiljer sig åt i sak, men de sistnämnda är utförligare när det gäller förfarandena i sammanhanget, utgår följande bedömning från riktlinjerna.

IX

Stöd till omstrukturering bör enligt gemenskapsrätten i princip beviljas endast om detta utgör ett gemenskapsintresse. Den första förutsättningen för detta är att det ingår i en bärkraftig omstruktureringsplan, som är avsedd att på längre sikt men inom en fastställd tidsram återställa ett företags lönsamhet och livskraft och som bygger på realistiska antaganden beträffande företagets framtida driftsförutsättningar. Den andra förutsättningen är att stödet inte leder till en oacceptabel snedvridning av konkurrensen. Dessutom måste stödet stå i rimligt förhållande till kostnaderna för och nyttan av omstruktureringen. Slutligen måste kommissionen säkerställa att företaget till alla delar genomför planerna och uppfyller alla krav i det beslut som kommissionen fattar i ärendet.

Kommissionen medger att det förelåg en speciell ekonomisk och politisk situation i Tyskland efter återföreningen. Inte minst ställde återuppbyggnaden av stora produktionsenheter, som t.ex. i fallet med lastbilstillverkningen, av vilka många arbetsplatser (underleverantörer) är direkt eller indirekt beroende, den offentliga sektorn likaväl som de privata investerarna inför en gigantisk uppgift. Med tanke på de sociala problem som nedläggningen av en fabrik av denna storlek skulle ha medfört för regionen och på den ekonomiska och sociala sammanhållning som gemenskapen eftersträvar, delar kommissionen Tysklands uppfattning att en fortsatt drift vid NL helt och fullt ligger i gemenskapens intresse. Fabriken gav direkt fortsatta arbetstillfällen åt 1 200 anställda i en region med låg produktivitet och hög arbetslöshet. Sedan planerna på en ny fabrik i Ahrensdorf har getts upp kan i längden lastbilsproduktionen i Ludwigsfelde fortsätta endast om omstruktureringsplanen förs till ett lyckligt slut.

Den första förutsättningen: Återskapande av lönsamhet

Efter granskningen av affärs- och finansplanerna i företagen FBG, NL och EGL har kommissionen övertygats om att initiativet att återskapa företagsekonomisk lönsamhet vid den tidigare IFA-fabriken för nyttofordon är hållbart. Det gemensamma företaget har investerat 239,9 miljoner mark i en ombyggnad av de befintliga anläggningarna. Genom att anpassa byggnaderna till dagens standard, byta ut den utrustning som var oanvändbar för tillverkning av moderna lastbilar och färdigställa en lackeringsverkstad har man förvandlat NL till en produktionsanläggning av högsta tekniska klass.

Som kommissionen ser saken måste tillverkningen av nyttofordon i Ludwigsfelde med nödvändighet bli en förlustaffär under de första åren. Den slutmontering av helt (CKD) eller delvis (SKD) i komponenter levererade LN2-(senare T2-)lastbilar, som i början av 1991 startade på en av de två produktionslinjerna i det tidigare IFA-kombinatet, var inte ens från starten företagsmässigt motiverad, eftersom den inte kunde konkurrera med en modern FBU-anläggning, där fordonen färdigmonteras i en följd. Detta berodde dels på bristfällig infrastruktur, dels på att det inte fanns vare sig några "just-in-time"-leverantörer som kunde leverera produkter av önskad kvalitet eller någon logistik i bemärkelsen modern lagerteknik. Dessutom skulle, med tanke på den moderna lastbilsproduktionens krav, den befintliga arbetsstyrkan ha behövt en intensiv omskolning, samtidigt som avvecklingen av överflödiga, från IFA övertagna arbetsplatser kostade MB ansenliga summor. Vidare måste skåpbilsvarianten i T2-serien skickas till Düsseldorf för lackering, eftersom bara förarhytter kunde lackeras i den befintliga lackeringsverkstaden. Ställd inför dessa enorma kostnadskrav skulle ingen privat finansiär ha varit beredd att ge sig in på en så omfattande och långsiktig investering utan statliga bidrag.

För att bli mer självständig installerade NL 1995 inom ramen för omstruktureringen en ny produktionslinje och lackeringsverkstad för T2-skåpbilen. Dessutom slutade man med den parallella produktionen av lastbilsmodellen LN2, som till större delen tillverkades i Wörth, så att man i fortsättningen endast framställde fordon ur serien T2 i Ludwigsfelde. På så sätt ökades NL-fabrikens kapacitet.

([6]) EGT nr C 368, 23.12.1994, s. 12.
([7]) EGT nr C 123, 18.5.1989, s. 3.

MB:s och THA:s ansträngningar att ge NL en ny struktur har lett till att produktionen där vid slutet av 1995 var företagsekonomiskt lönsam, vilket de räkenskaper som redovisats för kommissionen ger belägg för. FBG skulle på en konsoliderad grund gå med vinst från 1994, och så blev också fallet. Kommissionen anser därför att stödåtgärderna har ägnats åt ett bärkraftigt omstruktureringsprogram.

Den andra förutsättningen: Undvikande av otillbörlig snedvridning av konkurrensförhållandena på grund av stödet

Om en objektiv bedömning av förutsättningarna för tillgång och efterfrågan visar att det föreligger en strukturell överkapacitet på marknaden i fråga, så måste planen på omstrukturering, i proportion till det planerade stödets omfattning, även innebära ett bidrag till en omstrukturering av hela branschen i form av en bestående minskning eller indragning av dess kapacitet. Alla ekonomiska experter är eniga om att det förelåg ett kapacitetsöverskott på sektorn för nyttofordon vid början av 90-talet. Det var också detta som fällde avgörandet när MB avstod från att bygga en ny, högmodern fabrik i Ahrensdorf, som skulle ha ersatt NL:s helt otidsenliga anläggning. I detta sammanhang tar kommissionen hänsyn till den omständigheten att det ingick i moderniseringsplanen att NL:s monteringskapacitet skulle minskas från 35 000 till 18 000 lastbilar om året. Därmed är den andra förutsättningen enligt kommissionens mening i princip uppfylld.

Den tredje förutsättningen: Rimlighet i förhållande till omstruktureringens kostnad och nytta

Kommissionen konstaterar att inte ens den allra senaste utrustningen i det tidigare IFA-kombinatet i Ludwigsfelde på långa vägar motsvarade moderna krav på lastbilsproduktion. Andra delar av utrustningen var till yttermera visso hopplöst föråldrade och måste bytas ut helt och hållet. Härigenom kostade ombyggnaden av fabriken THA och MB totalt 239,9 miljoner mark.

Enligt gemenskapens regler måste stödets omfattning stå i rimlig proportion till lösningen av det problem som det är avsett att undanröja. Enligt kommissionens uppfattning står det regionala investeringsstödet på 25,72 miljoner mark och THA:s nettobidrag till investeringar i maskiner och utrustning på 39,8 miljoner mark i proportion till kostnaderna för ortens förvandling till en modern lastbilsindustri. Denna omvandling utgör en väsentlig del av omstruktureringsplanen.

Vad gäller THA:s nettobidrag på 58,8 miljoner mark till täckning av företaget NL:s förluster, delar kommissionen Tysklands uppfattning att ingen privat finansiär vid tidpunkten för det gemensamma företagets grundande skulle ha gjort några investeringar i den gammalmodiga fabriken i Ludwigsfelde, om inte THA hade engagerat sig i affären och gått med på att ta på sig en stor del av de ofrånkomliga driftsförlusterna i den initialt olönsamma produktionen. THA:s utfästelse att kompensera förlusterna skall därför ses som en väsentlig del av konceptet att utforma privatiseringen av företaget på ett ur social synvinkel godtagbart sätt. I sammanhanget vill kommissionen erinra om att den redan tidigare i ett annat fall har givit erkännande åt THA:s särskilda ansvar för omvandlingen av planhushållningen till en marknadsekonomi (se t.ex. skrivelse SG(91)D/17825 rörande vissa finansiella och andra åtgärder i samband med THA:s verksamhet).

Dessa åtgärders extraordinära art betyder emellertid också att de absolut måste anpassas efter de särskilda omständigheterna i varje enskilt fall. Särskilt skärpt måste uppmärksamheten vara när ett delvis privatiserat företag som NL subventioneras. Vad beträffar de skäl som THA har angivit för att bevilja kompensation för förlusterna kan dessa godtas endast i den mån som förlusterna kan hänföras till de oekonomiska produktionsmetoderna eller andra regionala nackdelar för produktionen i de nya delstaterna. Enligt kommissionens uppfattning har THA vinnlagt sig om att dess bidrag till ersättning för företaget NL:s förluster skulle vara begränsat till ett nödvändigt minimum och att det låg långt under vad de ursprungliga kalkylerna hade gett vid handen.

Kommissionen överväger att godkänna ett omstruktureringsbidrag på totalt 124,32 miljoner mark. Detta belopp är med tanke på att lastbilsproduktionens kapacitet har skurits ner från 35 000 enheter per år vid tidpunkten för stödets beviljande till nuvarande 18 000 enheter årligen ett rimligt bidrag till lösningen av hela branschens strukturella problem. Därvid åberopar sig kommissionen på utslag i tidigare fall av stöd till omstrukturering — bl.a. beslut 88/454/EEG (Renault) (EGT nr L 220, 11.8.1988, s 30), 89/58/EEG (Rover) (EGT nr L 25, 28.1.1989, s 92), 89/633/EEG (ENASA) (EGT nr L 367, 16.12.1989, s 62) och 94/1068/EG (Volkswagen Sachsen) (EGT nr L 385, 31.12.1994, s. 1) — vid vilka den utgick från att stödet stod i proportion till omstruktureringsinsatsen om stödets andel av företagets totala kostnader för omstruktureringen (i föreliggande fall 239,9 miljoner mark under perioden 1991 — 1995) ungefär motsvarar den därvid reducerade kapacitetens omfattning. I NL:s fall ligger stödandelen — 51,8 % — något över den motsvarande kapacitetsminskningen på 48,6 %. Denna obetydliga överkompensation kan enligt kommissionens uppfattning vara berättigad med tanke på den särdeles besvärliga ekonomiska och sociala situationen i de nya delstaterna, vilka under tiden har erkänts som stödområden enligt artikel 92.3 a i fördraget. En liknande överkompensation har kommissionen accepterat även i fallet Volkswagen Sachsen.

Kommissionen har alltså den uppfattningen att det stöd som beviljats FBG är rimligt för sitt ändamål: företagets år 1995 framgångsrikt avslutade omstrukturering. Den har dock genom en oberoende värdering konstaterat att den köpeskilling som MB har erlagt för de av THA ägda andelarna ligger under marknadsvärdet och därmed innebär ett inslag av statligt stöd.

Detta tillkommande stöd på 8,6 miljoner mark står följaktligen inte i proportion till kostnaderna. Det kan inte heller motiveras av regionala förhållanden. Det påminner snarare om ett driftsbidrag, som enligt gemenskapens rambestämmelser under inga omständigheter kan accepteras. Detsamma gäller eventuella fortsatta bidrag som MB kan komma att ansöka om för investeringar som företaget gör efter FBG:s fullständiga privatisering och före omstruktureringsplanens avlutande.

Därför måste den tyska regeringen av MB återkräva skillnaden mellan företagets värde och den faktiska köpeskillingen, dvs. 8,595 miljoner mark plus ränta enligt den på dagen för försäljningen gällande marknadsräntan. Dessutom skall Tyskland helt avstå från att bevilja ytterligare stöd av vad slag som helst till omstruktureringen.

Vidare skall den tyska regeringen lämna kommissionen en rapport av vilken skall framgå att MB till fullo har genomfört omstruktureringsplanen och som framförallt innehåller en redovisning av gjorda investeringar och vilka bidrag som har lämnats företaget. Utifrån denna rapport, som skall inlämnas före 1996 års slut, kommer kommissionen att slå fast huruvida den övre gräns för den effektiva stödandelens omfattning på 51,8 %, som kommissionen bedömt vara rimlig, har överskridits eller ej. Om den har överskridits kan negativa effekter för sektorn inte uteslutas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Följande bidrag som Tyskland har beviljat företaget Mercedes-Benz AG för investeringar i bolagen Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH, Ludwigsfelde, och Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH, Ludwigsfelde, med styrelsens säte i Brandenburg, är förenliga med artikel 92.3 c i fördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet:

— Stöd i form av investeringsbidrag på upp till totalt 15,28 miljoner tyska mark, av vilka 8,89 miljoner mark har beviljats lagstridigt innan betalningarna inställdes; i form av investeringsstöd på 9,08 miljoner mark, av vilka 8,45 miljoner mark har beviljats lagstridigt innan betalningarna inställdes och i form av en särskild avskrivning på 1,2 miljoner mark.

— Stöd i form av kompensation för förluster från THA till ett belopp av 58,8 miljoner mark, som har beviljats lagstridigt innan betalningarna inställdes.

— Stöd i form av del i ett investeringslån från THA, som Treuhand avstår från att kräva återbetalning av i mån av avskrivningar på de berörda tillgångarna, och som motsvarar en nettobetalning på 39,8 miljoner mark.

Artikel 2

Tyskland skall av Mercedes-Benz AG återkräva det belopp som är skillnaden mellan den köpeskilling som företaget har betalat till Treuhandanstalt für Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, och det värde som en oberoende värderingsman har räknat fram, eftersom denna skillnad på 8,595 miljoner mark utgör ett statligt stöd som inte är förenligt med artikel 92.3 c i fördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet. Återbetalningen skall inkludera ränta från dagen för försäljningen — dvs. från den 1 januari 1994 — till den räntesats som i Tyskland ligger till grund för beräkning av nettobidragsekvivalenten för stöd med olika syften.

Artikel 3

Tyskland skall avstå från att bevilja Mercedes-Benz ytterligare investeringsstöd inom ramen för omstruktureringsprogrammet för Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH, Ludwigsfelde, och Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH, Ludwigsfelde.

Artikel 4

Tyskland skall till kommissionen inlämna och tillsammans med den diskutera en slutrapport om kostnaderna för omstruktureringsåtgärderna i Ludwigsfelde och de bidrag som utbetalats. Av rapporten skall framgå att stödet för omstruktureringen inte överstiger 51,8 % av den totala kostnaden för den. Kommissionen förväntar sig att rapporten föreligger före 1996 års utgång.

Artikel 5

Tyskland skall inom en månad efter det att detta beslut har delgivits meddela kommissionen vilka åtgärder som vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 26 juni 1996.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen