II

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

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 26 juin 1996

concernant des aides d'État accordées par l'Allemagne pour soutenir les projets d'investissement de Mercedes Benz à Ludwigsfelde (Brandebourg)

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

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

(97/13/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

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

après avoir mis les parties intéressées en demeure, conformément à l'article 93 paragraphe 2 premier alinéa du traité, de présenter leurs observations,

considérant ce qui suit:

I

Par lettre du 14 janvier 1992 [1], la Commission a informé l'Allemagne de sa décision prise le 18 décembre 1991 d'ouvrir la procédure en vertu de l'article 93 paragraphe 2 du traité à l'encontre du projet d'aides d'État destinées à soutenir les investissements de Mercedes-Benz (MB) dans les nouveaux *Länder,* et notamment dans le Brandebourg.

En engageant la procédure, la Commission a exprimé pour les raisons suivantes de sérieuses réserves quant à la compatibilité de ces aides avec le marché commun:

— les projets d'aide en question n'ont pas été notifiés à la Commission comme le dispose l'article 93 paragraphe 3 du traité et n'ont pu être quantifiés de manière exacte,

— l'intensité d'aide élevée prévue pour un projet d'investissement qui pourrait entraîner un accroissement sensible des capacités sur le marché européen des camions risque d'entraîner une distorsion de concurrence,

— il n'a pas été prouvé de manière suffisante que les problèmes structurels et économiques des nouveaux *Länder* justifiaient l'intensité proportionnellement élevée des aides régionales et l'octroi par la Treuhandanstalt d'aides indirectes à l'investissement et d'aides au fonctionnement provisoires; on peut de fait craindre que l'intensité globale de l'aide soit disproportionnée et soit incompatible avec l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile [2].

II

Par lettres du 19 septembre et du 14 décembre 1990 ainsi que du 14 mars 1991, la Commission a demandé à l'Allemagne de notifier, conformément à l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile, certaines mesures d'aide destinées aux investissements de Mercedes-Benz dans les nouveaux *Länder.* Elle a indiqué clairement à cette occasion que ces aides ne pouvaient être accordées sans notification préalable à la Commission et sans son autorisation.

Par lettre du 29 mai 1991, l'Allemagne a objecté que l'encadrement communautaire en question n'était à son avis pas applicable aux nouveaux *Länder* entre le 1er janvier 1991 et le 31 mars 1991, étant donné qu'il devait à l'origine expirer à la fin de 1990 et ne pouvait être légalement

[1] JO n° C 68 du 17. 3. 1992, p. 8.

[2] JO n° C 123 du 18. 5. 1989, p. 3.

renouvelé que sur acceptation formelle de la prorogation par le gouvernement allemand ou sur décision officielle prise par la Commission sur la base de la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité. Ces aides régionales ayant été approuvées avant le 31 mars 1991, les différents dossiers ne pouvaient être examinés que par référence aux régimes d'aides régionales autorisés pour les nouveaux *Länder*.

La Commission n'a pu, pour les raisons suivantes, accepter la position juridique de l'Allemagne:

1) La décision de la Commission du 21 février 1990 concernant l'application à l'Allemagne de l'encadrement communautaire en question n'a pas été contestée par le gouvernement allemand et n'était pas limitée dans le temps, de sorte que le renouvellement de l'encadrement n'affectait pas l'obligation de principe en matière de notification.

2) Le gouvernement allemand n'a pas réagi à la prorogation de l'encadrement communautaire et ne l'a pas contesté, de sorte que la Commission pouvait légitimement supposer qu'il en respecterait les dispositions.

3) En approuvant l'extension des régimes d'aides régionaux existants aux nouveaux *Länder* allemands ([3]), la Commission a fait savoir que les encadrements communautaires devaient être respectés. Cette extension implique que les dispositions du dix-neuvième programme-cadre de la Gemeinschaftsaufgabe, publié par le gouvernement allemand en juillet 1991 et approuvé par lettre SG(90) D/27707 du 2 octobre 1991, sont également applicables aux projets d'aide aux nouveaux *Länder*. Les dispositions concernant la notification préalable des aides d'État dans le secteur de l'automobile sont donc également applicables à ces interventions.

La Commission a donc traité les projets d'aide en question comme des aides non notifiées, l'Allemagne ayant accordé ces aides sans autorisation préalable.

La décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité s'est fondée sur un premier examen approfondi de toutes les informations que l'Allemagne a transmises à la Commission par lettres du 16 septembre et du 10 décembre 1991 ainsi que lors de plusieurs rencontres bilatérales avec les représentants des autorités allemandes.

Par lettre du 14 janvier 1992, la Commission a invité l'Allemagne à prendre position dans un délai d'un mois sur l'ouverture de la procédure dans l'affaire MB et à déclarer, dans un délai de dix jours, si elle est d'accord pour suspendre le versement de toutes les aides destinées aux investissements de MB sur les sites de Ludwigsfelde et de Ahrensdorf. Pour le cas où cette déclaration ne parviendrait pas dans les délais à la Commission, celle-ci se réservait le droit de décider, par ordonnance de référé, la suspension de tout versement d'aides en faveur des projets d'investissements concernés.

([3]) Lettre SG(91) D/12002 du 9 janvier 1991.

III

Par lettre du 29 janvier 1992, le gouvernement allemand s'est déclaré disposé à suspendre le versement des aides jusqu'à la conclusion de la procédure ouverte en vertu de l'article 93 paragraphe 2 du traité; par lettre du 30 mars 1992, il a pris position sur la lettre de la Commission du 14 janvier 1992. La Commission a invité, par voie de communication au *Journal officiel des Communautés européennes* ([4]), les autres États membres et parties intéressées à lui présenter leurs observations sur l'ouverture de la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité. Elle n'a cependant reçu aucune prise de position à cet égard pendant la procédure.

Par lettre du 24 avril 1992, la Commission a demandé à l'Allemagne et à la Treuhandanstalt (THA) de lui fournir les informations supplémentaires dont elle estimait avoir besoin pour pouvoir mener à bien l'examen de l'affaire. L'Allemagne a répondu par lettres des 20 mai, 20 juillet, 27 août ainsi que des 6 et 16 octobre 1992 à ces questions, que la Commission avait d'abord précisées lors d'une rencontre bilatérale le 28 avril 1992, puis détaillées par lettres des 14 mai, 5 juin, 21 août et 17 novembre 1992. Ces réponses ont par ailleurs fait l'objet de discussions lors de rencontres entre des représentants de la Commission, les différentes autorités allemandes et MB, qui se sont déroulées les 15 et 16 juin 1992 ainsi que le 13 octobre 1992.

Le projet d'investissement devait à l'origine comprendre deux étapes. Dans un premier temps, il était prévu que la THA privatiserait l'ancien combinat est-allemand IFA-Kombinat Nutzfahrzeuge qui regroupait l'ensemble de la production de véhicules utilitaires de l'ancienne RDA, et créerait une société *holding*, Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft (FBG), regroupant une société de production — Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde (NL) — ainsi qu'une société de développement — Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik (EGL). La FBG devait dans un premier temps rester une filiale à 100 % de la THA. En 1992, MB y a cependant acquis une participation de 25 %. NL devait, dans le cadre d'un contrat de travail à façon (Lohnmontagevertrag), réaliser l'assemblage final de véhicules utilitaires légers Mercedes jusqu'à 1994. Il était prévu, dans le cadre de la deuxième étape, que MB construise une nouvelle unité de construction à Ahrensdorf, près de Ludwigsfelde, pour y commencer, à la fin de 1994, une fois l'usine NL fermée, la production de camions LN 1 (également connus sous le nom de T 2) et LN 2.

En ce qui concerne cette partie de la procédure, les lettres mentionnées et les différentes réunions ont porté notamment sur la clarification des points suivants:

— détail des projets d'investissement de MB dans les nouveaux *Länder*, avec une prise en compte des autres activités de l'entreprise dans le secteur des véhicules utilitaires,

— montant exact des aides envisagées ou déjà versées à MB et/ou à l'entreprise commune NL,

([4]) Voir note 1 de bas de page.

— étendue exacte des obligations que la THA a contractées envers MB et l'entreprise commune,

— analyse de la capacité, de la production, des coûts de production, de la structure de prix et des résultats financiers de NL,

— évaluation et calcul du prix de vente de l'entreprise NL détenue par la THA, ou de ses éléments d'actif en cas d'absorption par MB,

— prévisions de la capacité, de la production et des coûts de l'entreprise qui sera installée à Ahrensdorf et évolution de la capacité annuelle de MB pour l'ensemble de ses sites de production de camions et de camionnettes en Europe jusqu'à 1996 compris,

— examen des dépenses prévues, de manière à pouvoir établir si elles peuvent bénéficier d'une aide en vertu des critères sur lesquels la Commission se fonde pour l'application de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile,

— analyse approfondie des coûts supplémentaires nets qu'entraînerait la construction de la nouvelle usine à Ahrensdorf par rapport à un site de production «comparable» choisi par MB dans une région communautaire centrale ne bénéficiant pas d'aides,

— éventuelles répercussions négatives de l'octroi des aides prévues sur l'ensemble de ce secteur et notamment sous l'angle du développement des capacités.

Étant donné que l'évolution du marché des camions de petit et moyen tonnage ainsi que des véhicules de livraison s'est révélée moins favorable qu'escompté au départ, MB a décidé à la fin de 1992 de renoncer à construire la nouvelle usine dans un proche avenir et, après accord avec la THA sur la reprise des parts restantes de FBG, de poursuivre l'exploitation de la petite usine de montage à Ludwigsfelde. Après cette décision de l'entreprise, la Commission a, à la demande de l'Allemagne (lettre du 22 décembre 1992), décidé de suspendre momentanément l'examen de cette affaire.

À l'issue d'une année entière de négociations entre MB et la THA sur les conditions de cession des parts restantes de FBG, l'Allemagne a une nouvelle fois notifié à la Commission, par lettre du 17 février 1994, les projets d'aide et d'investissement en faveur de NL et de EGL, modifiés après l'abandon définitif des projets de nouvelle construction à Ahrensdorf. À la demande de la Commission, l'Allemagne a fourni des précisions et des renseignements supplémentaires à ce sujet par lettres du 29 juillet et du 28 octobre 1994, ainsi qu'au cours d'une rencontre le 28 novembre 1994. L'Allemagne a, par ailleurs, présenté des documents concernant l'acquisition par MB de la société *holding* FBG, ainsi qu'une copie du contrat de vente passé entre la THA et MB.

Par lettre du 20 décembre 1994, la Commission a demandé à l'Allemagne de faire évaluer par un expert indépendant la valeur de FBG, de manière à s'assurer que la vente des parts de FBG (75 %) à MB ne contenait aucun élément d'aide d'État. Par lettre du 7 avril 1995, l'Allemagne a informé la Commission de son intention de charger la société de conseil Arthur Andersen de cette évaluation et a joint des propositions concernant la méthode d'évaluation envisagée. Après avoir examiné la procédure prévue et formulé des remarques, la Commission a donné son accord par lettre du 8 septembre 1995. Étant donné cependant que l'expertise n'a pas été réalisée dans les délais, la Commission a insisté auprès de l'Allemagne le 27 décembre 1995 pour qu'elle remette le rapport d'évaluation et annoncé qu'elle prendrait des mesures provisoires en cas de non-exécution. Par lettre du 29 février 1996, l'Allemagne a transmis l'expertise demandée. Une réunion, tenue le 19 mars 1996, a permis de discuter du contenu du document et de répondre aux questions supplémentaires de la Commission; une lettre adressée à la Commission le 27 mars 1996 a, par ailleurs, permis d'apporter encore d'autres précisions. Par lettres des 17 et 26 avril 1996, l'Allemagne a éclairci toutes les questions en suspens.

Après que MB eut modifié ses projets, il s'agissait essentiellement des points suivants:

1) type, contenu et clauses du contrat par lequel MB a acheté à la THA les 75 % restants des parts de FBG,

2) contenu et mise en œuvre du plan de restructuration de NL,

3) détermination de l'aide nette que la THA accorde à FBG à la suite du contrat,

4) valeur de FBG en partant de l'hypothèse que la société poursuivra son activité après la modification des projets initiaux,

5) réduction de la capacité nette de NL après l'arrivée de MB dans la société.

IV

En ce qui concerne la compatibilité des aides prévues avec le marché commun, l'Allemagne a invoqué trois dispositions du traité.

1) Article 92 paragraphe 2 point c): aides octroyées à l'économie de certaines régions de la république fédérale d'Allemagne affectées par la division de l'Allemagne.

   L'Allemagne considère que cette disposition constitue la base juridique sur laquelle la Commission devrait se fonder pour déterminer si les mesures d'aide en question sont conformes au traité. Malgré l'unification de l'Allemagne le 3 octobre 1990, les nouveaux *Länder* sont encore en butte à des désavantages économiques imputables à la division. La Commission devrait donc examiner si ces désavantages continuent de justifier un soutien de l'État. Si tel était le cas, les autres critères d'évaluation des aides d'État ne seraient pas applicables, et notamment les dispositions de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile, y compris les considérations sectorielles ou le risque de capacités excédentaires.

2) Article 92 paragraphe 3 point a): aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi.

   En ce qui concerne le niveau des aides autorisées, l'Allemagne fait valoir que, selon les statistiques les plus récentes, les nouveaux *Länder* font partie des régions les moins développées et renvoie au paquet Delors II, qui classe les nouveaux *Länder* parmi les régions relevant de l'objectif n° 1, auxquelles des aides régionales pouvant aller jusqu'à 75 % d'équivalent-subvention net sont susceptibles d'être attribuées.

3) Article 92 paragraphe 3 point b): aides destinées à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre.

   Le gouvernement allemand considère que cette disposition constitue une autre base juridique pour l'octroi des aides en question, puisque les problèmes qui se posent dans le cadre de l'intégration et de la transformation de l'ancienne économie planifiée en un système d'économie de marché perturbent, à son avis, sensiblement l'économie de l'Allemagne.

En ce qui concerne les entreprises communes NL et EGL, le gouvernement allemand et MB ajoutent les observations suivantes:

1) À la suite de la réalisation de l'union monétaire entre les deux parties de l'Allemagne en juillet 1990, les ventes des anciens modèles de véhicules utilitaires W 50 et L 60 fabriqués par l'IFA se sont totalement effondrées. De manière à préserver les emplois à Ludwigsfelde, la société NL a été créée en février 1991 dans le cadre de la restructuration de l'ancien combinat de véhicules utilitaires IFA. Des négociations ont alors commencé avec plusieurs fabricants de camions, mais à l'exception de MB, tous les intéressés ont refusé de prendre des engagements à Ludwigsfelde en raison des risques élevés qui y étaient liés.

2) Ce contrat de consortium conclu entre la THA, l'IFA et MB a permis de poursuivre la fabrication des véhicules utilitaires dans la partie orientale de l'Allemagne et de conserver une grande partie des emplois. Au départ, MB avait accepté de soutenir la restructuration de NL pendant la période nécessaire pour concevoir un projet de nouvelle usine. L'entreprise avait à cette fin transféré une partie de sa production de camions de petit et de moyen tonnage de la partie occidentale de l'Allemagne vers la partie orientale. La production de MB à NL n'est pas nécessairement destinée à satisfaire la demande du marché. D'autres usines du groupe, parfois avec l'aide d'un partenaire, auraient pu assurer la fabrication des quantités produites par NL avec peu d'investissements et de personnel supplémentaires. Étant donné que MB paie le même prix de transfert pour les produits NL que pour les camions fabriqués dans des usines Mercedes comparables, le groupe ne retire aucun avantage supplémentaire de la production de NL.

3) Le prêt à l'investissement sans intérêt d'un montant de 100 millions de marks allemands, que la THA avait accordé en 1991 à la société *holding* FBG, était nécessaire pour satisfaire aux besoins minimaux en bâtiments et machines pour pouvoir poursuivre la production.

4) Les pertes de NL, estimées dans un premier temps à 300 millions de marks allemands, ont été ramenées à 70,2 millions à la fin de 1993, car MB a assuré la gestion de l'entreprise NL. Ainsi, la part des pertes assumées par la THA en vertu du contrat consortial d'origine (limitée à 200 millions) a été ramenée à 63,2 millions, le solde étant pris en charge par MB.

5) NL a également repris le centre de formation de l'IFA, qui dispense aux apprentis de NL et des autres entreprises de construction mécanique du *Land* de Brandebourg leur formation de base. MB a reçu des pouvoirs publics une aide à la formation d'un montant de 980 000 marks allemands pour proposer ces postes d'apprentissage, qui dépassent largement les besoins de NL.

6) Après avoir modifié ses projets d'investissement dans les nouveaux *Länder,* MB a repris les 75 % restants du capital de FBG avec effet au 1er janvier 1994. Le groupe s'est engagé à construire à Ludwigsfelde, et à cet endroit uniquement, un minimum de 10 000 unités par an de camions LN 1 (T 2) (ou d'un nouveau modèle) jusqu'à 2003; les prestations comprennent la carrosserie, la peinture et le montage final. L'effectif sera d'au moins 1 000 salariés et MB est par ailleurs tenue d'investir 70 millions de marks allemands supplémentaires dans l'usine d'ici la fin de 1998. Si la société ne remplit pas ses obligations contractuelles, la THA pourra exiger le versement d'une amende conventionnelle de 100 millions. Le contrat dans lequel sont définies ces obligations remplace le précédent contrat consortial conclu entre les parties.

7) Jusqu'à la vente de NL, la THA a dépensé 7,4 millions de marks allemands pour remédier aux dommages écologiques issus du passé (Altlastensanierung) et 19,5 millions supplémentaires devront vraisemblablement être mobilisés à cet effet dans les années qui viennent. La THA tente d'obtenir pour ce dernier montant une déclaration d'abandon de la part du gouvernement fédéral; si elle ne l'obtient pas, elle est disposée à couvrir 80 % des coûts, le solde de 20 % étant en tout état de cause pris en charge par MB.

8) La THA réalise par ce nouveau contrat un bénéfice sensiblement plus élevé, car la vente de NL lui rapporte 132,2 millions de marks allemands net, contre environ 70 millions en cas de liquidation de NL et de EGL. Par ailleurs, cet accord permet de sauvegarder des emplois dans la région.

9) La capacité de NL remplace simplement celle de l'ancien combinat IFA. Compte tenu du fait que la capacité opérationnelle atteignait précédemment 35 000 unités par an et que la production était stable, à 30 000 unités environ, dans la deuxième moitié des années quatre-vingt, mais que, à l'inverse, les capacités de NL n'atteignent que 18 000 unités et qu'une production ne dépassant pas 12 000 unités environ est prévue pour la période 1994-1996, l'arrivée de MB aura pour effet de réduire sensiblement les capacités. Ainsi, après l'abandon du projet de nouvelle usine à Ahrensdorf, le projet entraînera dans les nouveaux *Länder* une diminution importante des capacités dans le secteur des véhicules utilitaires, alors que les marchés sont en expansion en Europe de l'Est.

V

D'après les informations fournies par l'Allemagne au cours de la procédure ouverte en vertu de l'article 93 paragraphe 2 du traité, la Commission peut, dans le cas présent, résumer de la manière suivante les efforts de restructuration entrepris et leur coût.

1) Les programmes de production de MB et de la THA ont été complètement remaniés depuis l'ouverture de la procédure. Lors de la première étape, la capacité en véhicules utilitaires à Ludwigsfelde, qui était de 35 000 camions IFA de moyen et gros tonnage, a été tout d'abord convertie en 24 000 LN 2 de moyen tonnage et de camions de petit tonnage T 2 de la marque MB. Après l'abandon de la seconde étape (construction d'une nouvelle usine de camions à Ahrensdorf), la première étape a été modifiée, de telle sorte que l'usine de Ludwigsfelde poursuivra son activité de construction des camions Mercedes de petit tonnage, au lieu d'être fermée en 1994, comme cela était prévu à l'origine.

2) De manière à ne pas interrompre la production, MB a transféré ses propres installations à Ludwigsfelde dans le but de commencer rapidement la fabrication de camions Mercedes en utilisant également les installations locales, d'optimiser les installations de production et de permettre à un maximum de salariés de conserver leur emploi. Au départ, l'usine a fabriqué aussi bien des modèles LN 1 que des LN 2 de petit tonnage, la production de ce dernier modèle ayant toutefois été suspendue au début de 1994.

3) À l'issue de la deuxième étape modifiée du projet, l'usine de véhicules utilitaires de Ludwigsfelde comprend un atelier de carrosserie, un atelier de peinture et une chaîne de montage d'une capacité annuelle de 18 000 unités, actuellement utilisée pour la fabrication de camions de petit tonnage LN 1 (T 2). Afin de rendre l'usine autonome, un grand atelier de peinture a été construit pour le combi (Kastenwagen) dérivé du modèle LN 1. Cet investissement important a, conjointement avec la rationalisation de grande ampleur des installations et l'aménagement de l'usine ainsi que d'autres mesures de modernisation des bâtiments et de la logistique, retardé le processus de restructuration, qui ne s'est achevé qu'à la fin de 1995. NL emploiera au total 1 250 personnes et la société de développement EGL, 150 salariés supplémentaires.

4) L'extension du site de Ludwigsfelde a permis à MB de rationaliser la structure de sa production dans le secteur des véhicules utilitaires et de spécialiser comme suit ses sites de production: les camionnettes légères sont fabriquées à Vitoria (Espagne), les camionnettes de grand tonnage sont produites à Düsseldorf, les camions de petit tonnage à Ludwigsfelde et les camions de moyen et gros tonnage à Wörth.

5) Lors de la création de l'entreprise commune entre MB et la THA, les pertes d'exploitation de NL avaient été estimées à plus de 300 millions de marks allemands jusqu'à 1994. La THA avait accepté de couvrir les pertes proportionnellement à sa participation dans l'entreprise, à concurrence toutefois d'un montant maximal de 200 millions. Or, les pertes n'atteignaient en réalité que 70,2 millions à la fin de 1993. Ces pertes s'expliquent par les dépenses supportées pendant la phase de démarrage, les coûts en matière de formation et de restructuration, ainsi que la reprise de salariés de l'ancien combinat IFA en nombre plus élevé qu'il n'était en réalité nécessaire. Par ailleurs, les carrosseries de la version combi du LN 1 devaient, faute d'ateliers de peinture adéquats, être transportées à Düsseldorf, pour être ramenées à Ludwigsfelde pour le montage final. La THA a versé en 1992 un acompte de 80,7 millions de marks allemands à la société *holding* FBG au titre de la compensation des pertes, mais la société a remboursé à la THA les montants non utilisés, majorés des intérêts exigibles sur cet acompte. Le fait que le modèle LN 2 ait été fabriqué entre 1991 et 1994 simultanément à Ludwigsfelde et à Wörth a entraîné pour MB des coûts supplémentaires. L'arrêt de cette production en parallèle à Ludwigsfelde et la réduction concomitante de personnel coûteront à l'entreprise un montant maximal de 12 millions, que MB prendra totalement et directement en charge.

6) NL a investi globalement 88,9 millions de marks allemands jusqu'à la fin 1993 et 51,4 millions supplémentaires en 1994 et 1995 pour moderniser ses installations. Au cours des premières années, ces mesures ont été financées à l'aide d'un prêt à l'investissement de 100 millions accordé par la THA. La THA a cependant amorti une partie du prêt en fonction de l'amortissement des machines achetées par son intermédiaire et a donc renoncé au remboursement d'une partie du prêt, de sorte que les pertes de NL et l'obligation concomitante pour la THA de couvrir ces pertes ont été diminuées d'autant. Le nouveau contrat prévoit à présent que MB doit verser à la THA 5,58 millions d'intérêts sur la partie non utilisée du prêt. Une partie de ce prêt de 100 millions (29 millions) a servi à adapter les bâtiments aux normes de construction. L'IFA a investi 24,6 millions supplémentaires dans l'assainissement du site et les infrastructures. Ces investissements destinés à maintenir la valeur et la capacité opérationnelle du site auraient dû être réalisés beaucoup plus tôt, mais l'ancien système économique de la République démocratique allemande y accordait peu d'importance. Sans ces investissements, il aurait fallu vendre à MB les terrains et les bâtiments à un prix sensiblement inférieur.

7) Les coûts de la restructuration de NL et de EGL (investissements dans les machines, les bâtiments et les infrastructures, couverture de trésorerie insuffisante et modifications du fonds de roulement) atteignaient à la fin de 1993 un total de 177,4 millions de marks allemands. Il faut ajouter à ce montant les 62,5 millions supplémentaires que MB a investis en 1994 et 1995 dans la modernisation des installations, l'assainissement du site et le départ volontaire des salariés. Avec un total de 239,9 millions pour la période de 1991 à 1995, les coûts de la restructuration sont par conséquent beaucoup plus élevés que ce qui était prévu à l'origine.

8) MB a acheté les parts restantes de FBG avec effet au 1er janvier 1994 pour un montant total de 7,875 millions de marks allemands. Conformément au contrat de vente, le groupe a versé 476 000 marks allemands à la THA en 1994 pour des provisions constituées antérieurement qui n'ont pas été utilisées et ont de ce fait été annulées. En outre, MB a acquis pour 55 millions les terrains et bâtiments auparavant loués par NL.

9) Le prix de vente du terrain et des bâtiments n'a pas été fixé en 1994 sur la base d'une évaluation indépendante, mais a été négocié entre la THA/IFA et MB, après le retrait des négociations d'un second soumissionnaire doté de droits de préemption. Le prix au mètre carré était probablement supérieur à celui de biens fonciers comparables situés sur le site de Ludwigsfelde, que l'IFA a vendus à d'autres entreprises privées lorsque le prix du marché était encore sensiblement plus élevé. Le contrat stipule par ailleurs que, dans le cas où MB revend ou loue une partie du terrain à un prix plus élevé, il faudra procéder à une réévaluation et MB devra payer à la THA la différence qui excède 7 %.

10) Par suite de ces investissements et de la privatisation, NL et la société *holding* FBG sont rentables depuis 1994, car les usines ne fabriquent plus qu'un seul produit, les coûts de transport ont pu être réduits du fait de la construction d'un atelier de peinture pour le combi T 2 et la productivité a augmenté. Étant donné que les coûts de transfert interne au groupe sont basés sur les coûts globaux de sites comparables, la réduction du volume de sa production (voir ci-dessous) a également permis à NL d'accroître ses recettes par camion.

VI

Dans son appréciation, la Commission doit déterminer tout d'abord quelles sont, parmi les mesures prises par les autorités d'un État membre, celles qui contiennent des éléments d'aide d'État et celles qui relèvent des dispositions relatives aux aides d'État en vertu de l'article 92 du traité.

Les informations données par l'Allemagne et MB au cours de la procédure ont permis à la Commission d'avoir une vue globale de tous les éléments d'aide d'État que contiennent les mesures en question prises en faveur de l'ancienne entreprise de la THA, NL, et de chiffrer exactement ces aides.

1) Dans le cadre des régimes d'aides régionales, les autorités allemandes ont approuvé des aides d'État destinées à NL et à EGL d'un montant allant jusqu'à 25,56 millions de marks allemands, versés sous forme de subventions à l'investissement (15,28 millions), de primes à l'investissement (9,08 millions) et d'amortissements exceptionnels (1,2 million). Sur les deux premiers montants, 8,9 millions et 8,45 millions respectivement ont été illégalement versés à NL jusqu'à ce que les paiements aient été suspendus par suite de l'ouverture de la procédure.

2) L'engagement pris par la THA de couvrir la totalité des pertes accumulées par l'entreprise NL jusqu'à 1991 et 75 % des pertes supplémentaires enregistrées en 1992 et 1993 (jusqu'à concurrence de 200 millions de marks allemands), ne correspond pas, selon la Commission, au comportement habituel d'un investisseur privé qui participe à une entreprise commune. En effet, même si la THA détenait au départ la totalité des parts de la société *holding* FBG et n'en détient plus que 75 % depuis 1992, MB a acquis FBG le 1er janvier 1994 à un prix basé sur la valeur de l'actif de la société. La THA n'aurait donc pas été en mesure de récupérer les fonds qu'elle avait jusqu'alors affectés à la couverture des pertes de l'entreprise commune. Jusqu'à la suspension des paiements en janvier 1992, la THA avait versé 80,7 millions à titre d'acompte pour ses obligations de compensation des pertes. Étant donné que les pertes de FBG ne se sont toutefois élevées qu'à 70,2 millions jusqu'à 1993, MB a remboursé à la THA, intérêts compris, la partie de l'avance non utilisée pour couvrir les 75 % des pertes devant être couvertes par la THA, lorsqu'elle a acheté les parts restantes de FBG. La Commission en a par conséquent conclu que le montant effectivement payé par la THA pour compenser les pertes de la société *holding* FBG — y compris notamment les 58,8 millions de marks d'intérêts (moins le remboursement partiel par MB de l'avance versée par la THA), constitue une aide d'État.

3) En ce qui concerne la partie du prêt d'actionnaire de la THA que NL a utilisée pour des machines et des équipements (71 millions de marks allemands), la Commission constate que l'intention de la THA de renoncer d'emblée au remboursement total du prêt en fonction de l'amortissement des actifs achetés au moyen de ce prêt ne correspond pas au comportement normal d'un investisseur privé qui participe à une entreprise commune. La partie du prêt que MB ne remboursera pas (39,8 millions) doit donc également être considérée comme une aide d'État.

4) De même, la partie du prêt d'actionnaire de la THA que l'IFA a utilisée pour réhabiliter et moderniser des bâtiments pour les rendre conformes aux normes légales (29 millions de marks allemands), ainsi que les 24,6 millions d'investissements supplémentaires de l'IFA, soit un total de 53,6 millions affectés à l'assainissement du site et aux infrastructures, devraient être considérés comme des aides d'État, dans la mesure où le prix de vente payé par MB en 1994 ne couvre pas ce montant. Étant donné cependant que la THA a reçu lors de la vente 55,43 millions (y compris les dépenses effectuées par MB pour évaluer les préjudices écologiques), ce montant a couvert ses investissements concernant le terrain en question et les bâtiments de NL. Comme le bien foncier n'aurait pratiquement eu aucune valeur sans ces mesures de réhabilitation, la Commission est d'avis que la vente ne contient pas d'élément supplémentaire d'aide d'État.

5) En ce qui concerne les 7,2 millions de marks allemands pour la réparation des dommages causés à l'environnement (Altlastensanierung) et les dépenses que la THA pourrait devoir supporter à l'avenir dans ce secteur (14,85 millions, soit 80 % d'un total de 19,8 millions), la Commission a établi précédemment que les dépenses engagées à cette fin par les pouvoirs publics ne doivent pas être considérées comme des aides d'État. Elle est du même avis dans le cas présent.

6) De même, l'aide à la formation de 980 000 marks allemands que l'Allemagne a accordée à l'entreprise NL pour la formation de base des apprentis d'autres entreprises de l'industrie de transformation ne constitue pas une aide d'État.

7) En ce qui concerne les parts restantes de FBG (75 %) que la THA a vendues à MB, la Commission craignait que le prix ne fût inférieur à la valeur du marché. Conformément au contrat conclu à l'origine entre la THA et MB, le prix de vente effectif selon la valeur nominale du capital souscrit atteignait 7,875 millions de marks allemands. De manière à pouvoir vérifier si ce prix reflète la valeur marchande réelle de FBG, la Commission a exigé que l'Allemagne fasse évaluer la société au moment de la vente par un expert indépendant. La société d'experts-comptables qui s'est chargée de cette évaluation, Arthur Andersen, a estimé la valeur du *holding* à 16,47 millions de marks allemands au 31 décembre 1993. Étant donné toutefois que MB n'a guère payé que 7,9 millions, la différence entre la valeur estimée de la société et le prix de vente effectif, à savoir 8,6 millions, doit être considérée comme une aide d'État.

Si l'on fait la somme des montants mentionnés aux points 1, 2, 3 et 7, les mesures qui doivent être considérées comme aides d'État s'élèvent au total à 132,8 millions de marks allemands.

Ces aides menacent de fausser la concurrence entre les fabricants automobiles de la Communauté, car elles réduisent la charge financière supportée par l'entreprise MB pour ses investissements dans les nouveaux *Länder*. En raison de l'importance des échanges intracommunautaires dans le secteur automobile, les aides prévues affectent également le commerce entre les États membres. Les mesures en question relèvent par conséquent du champ d'application de l'article 92 paragraphe 1 du traité et de l'article 61 paragraphe 1 de l'accord sur l'Espace économique européen (EEE).

VII

Le gouvernement allemand a enfreint l'article 93 paragraphe 3 du traité, car il a omis de notifier, comme l'indique cette disposition, certaines aides à l'investissement et certains paiements au titre de la compensation des pertes en faveur du site de Ludwigsfelde. La société *holding* FBG a ainsi reçu 8,9 millions de marks allemands de subventions directes et 9,08 millions de primes à l'investissement. La société de production NL a bénéficié d'un prêt à l'investissement de la THA de 100 millions et d'une avance de 80,7 millions destinée à couvrir les pertes accumulées. La Commission n'ayant pas été informée en temps utile, comme le prévoit l'article 93 paragraphe 3 du traité, de l'institution des aides, elle n'a pu présenter ses observations. Les aides non notifiées ont de ce fait été attribuées illégalement.

Étant donné que les règles de procédure énoncées à l'article 93 paragraphe 3 du traité, qui servent également au maintien de l'ordre public, sont impératives et que, dans l'arrêt qu'elle a rendu le 19 juin 1973 dans l'affaire 77/72: Capolongo contre Maya, la Cour de justice a confirmé l'effet immédiat de ces règles, les aides ne peuvent être déclarées légales *a posteriori*.

Après l'ouverture par la Commission de la procédure en vertu de l'article 93 paragraphe 2 du traité, le gouvernement allemand a suspendu tous les paiements d'aides jusqu'à la conclusion de la procédure.

VIII

L'Allemagne a estimé que la Commission devrait appliquer les dispositions d'exemption prévues à l'article 92 paragraphe 2 point c) du traité (aides octroyées à l'économie de certaines régions de la république fédérale d'Allemagne affectées par la division de l'Allemagne), à l'article 92 paragraphe 3 point a) du traité (aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi) ou à l'article 92 paragraphe 3 point b) du traité (aides destinées à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre) aux aides publiques qu'elle pourrait considérer comme des aides d'État dans le cadre de l'examen de la compatibilité des mesures prévues.

La dérogation prévue à l'article 92 paragraphe 3 point b) du traité ne peut assurément pas s'appliquer à l'Allemagne. Certes, l'unification et les changements politiques et économiques qui l'ont accompagnée ont eu des effets négatifs sur l'économie en Allemagne, mais ces désavantages ne suffisent pas, à eux seuls, pour appliquer la disposition précitée à un régime d'aides, *a fortiori* à une aide *ad hoc*. La Commission a pour la dernière fois en 1991 classé un régime d'aide en tant que mesure destinée à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre lorsqu'elle a approuvé un programme de privatisation du gouvernement grec. Elle avait estimé à cette occasion que ledit programme de privatisation faisait partie intégrante des mesures destinées au redressement de l'économie dans son ensemble, que le gouvernement grec avait prises conformément à la décision 91/136/CEE du Conseil [5]. La situation allemande est manifestement tout à fait différente.

La dérogation prévue à l'article 92 paragraphe 2 point c) du traité doit également être interprétée de manière restreinte. La Commission en conclut donc que la meilleure façon de résoudre les problèmes auxquels sont confrontés les nouveaux *Länder* consiste à prendre pour base les dérogations prévues à l'article 92 paragraphe 3 points a) et c) du traité (aides destinées à favoriser le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques) et, en l'espèce, l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile.

[5] JO n° L 66 du 13. 3. 1991, p. 22.

Après la réalisation de l'union monétaire allemande en juillet 1990, la production de camions à Ludwigsfelde a cessé d'être rentable, car le marché des modèles W 50 et L 60 avait quasiment disparu. Toutefois, de manière à maintenir la fabrication de véhicules utilitaires sur ce site traditionnel, la THA et MB sont convenues de créer, à titre de solution provisoire, les entreprises communes NL et EGL, dans l'attente de la construction, prévue au départ, d'une unité de production totalement neuve; ces entreprises devaient restructurer et moderniser l'usine de l'ancien combinat IFA à Ludwigsfelde. Il était clair dès le départ que les mesures de restructuration non seulement nécessiteraient des investissements considérables, mais qu'elles entraîneraient également, au cours des premières années de production, des pertes d'exploitation massives qu'aucun investisseur privé ne supporterait à lui seul. La Commission considère de ce fait que les aides régionales à l'investissement du gouvernement allemand ainsi que les mesures de compensation des pertes et les investissements de la THA font partie des efforts entrepris pour que la production de camions à Ludwigsfelde redevienne rentable à long terme, et que ces mesures doivent par conséquent être examinées en tant qu'aides à la restructuration, conformément aux lignes directrices pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté ([6]). Dans les secteurs où des dispositions communautaires particulières s'appliquent, tels que l'industrie automobile (encadrement des aides d'État dans le secteur de l'automobile) ([7]), les lignes directrices ne sont applicables que dans la mesure où elles sont conformes à ces dispositions spécifiques. Cependant, comme les critères définis dans l'encadrement communautaire ne diffèrent pas sur ce point de ceux qui figurent dans les lignes directrices non sectorielles, mais que ces dernières exposent de manière plus précise la procédure, l'évaluation qui suit se fonde sur ces lignes directrices.

IX

D'après les règles du droit communautaire, les aides à la restructuration ne devraient en principe être autorisées que lorsqu'il est dans l'intérêt de la Communauté qu'elles le soient. Pour ce faire, il faut premièrement que ces aides soient liées à un programme viable de restructuration qui permet de rétablir dans un délai raisonnable la viabilité à long terme de l'entreprise sur la base d'hypothèses réalistes en ce qui concerne ses conditions d'exploitation futures. Deuxièmement, il faut veiller à ce que l'aide concernée n'entraîne pas de distorsions de concurrence indues. Troisièmement, il faut que l'aide soit proportionnée aux coûts et aux avantages de la restructuration. Enfin, la Commission doit s'assurer que l'entreprise met en œuvre intégralement le plan de restructuration et qu'elle respecte toutes les autres conditions prévues par la décision de la Commission.

La Commission reconnaît que l'unification de l'Allemagne a engendré une situation économique et politique particulière. Ainsi, la reconstruction de grands sites de production, tels qu'une usine de camions dont dépendent directement ou indirectement (fournisseurs) un nombre important d'emplois, constituait une tâche colossale tant pour les pouvoirs publics que pour les investisseurs privés. Eu égard aux problèmes sociaux qu'aurait entraînés la fermeture d'une usine de cette taille dans la région et à l'objectif de cohésion économique et sociale dans la Communauté, la Commission est d'accord avec l'Allemagne pour estimer que la poursuite de l'activité de NL est tout à fait dans l'intérêt de la Communauté. L'usine a permis de sauvegarder 1 200 emplois directs dans une région caractérisée par une faible productivité et un chômage élevé. Après l'abandon du projet de nouvelle usine à Ahrensdorf, seule la réussite du plan de restructuration à Ludwigsfelde permettra de garantir la poursuite durable de la production de camions sur ce site.

Première condition: retour à la viabilité

La Commission a examiné le plan de gestion et de financement des sociétés FBG, NL et EGL et en a conclu qu'il pose des bases saines en vue d'un retour à la viabilité économique des anciennes usines de véhicules utilitaires IFA. L'entreprise commune a investi 239,9 millions de marks allemands dans la transformation des installations existantes. L'adaptation des bâtiments aux normes actuelles, le remplacement des équipements inutilisables pour la production de camions modernes et la construction d'un atelier de peinture ont permis de transformer NL en un site de production techniquement très moderne.

D'après l'évaluation de la Commission, il était inévitable que la production de véhicules utilitaires à Ludwigsfelde soit déficitaire dans les premières années. Au début de 1991, lorsque la production de camions LN 2 (ultérieurement T 2) a été lancée à Ludwigsfelde sur l'une des deux chaînes de production de l'ancien combinat IFA, le montage final de camions partiellement ou complètement en pièces détachées (SDK et CKD) était d'emblée non rentable puisqu'il ne pouvait pas concurrencer une unité de production moderne où les véhicules sont intégralement assemblés. Cette situation était due, d'une part, à l'insuffisance des infrastructures et, de l'autre, à l'absence de fournisseurs capables de livrer les produits de la qualité souhaitée juste à temps et de logistique au sens de technique moderne de stockage. Il aurait par ailleurs fallu former intensivement les effectifs existants aux exigences de la production moderne de camions, cependant que la réduction des emplois excédentaires repris à l'IFA occasionnait à MB des dépenses considérables. En outre, il fallait transporter le modèle combi de la série T 2 à Düsseldorf pour les opérations de peinture, puisque l'atelier existant ne pouvait servir qu'à peindre les cabines. Compte tenu de ces désavantages énormes en termes de coûts, aucun investisseur privé n'aurait été disposé à entreprendre un investissement sur une telle échelle et sur une période aussi longue sans une aide de l'État.

Dans le cadre de la restructuration, NL a installé en 1995 une nouvelle chaîne de production et un nouvel atelier de peinture pour le combi T 2, de manière à renforcer son autonomie. Par ailleurs, la production parallèle de camions LN 2, fabriqués essentiellement à Wörth, a été suspendue, de sorte que les usines de Ludwigsfelde ne construisent plus que la série T 2, ce qui accroît l'efficacité de l'usine NL.

([6]) JO n° C 368 du 23. 12. 1994, p. 12.
([7]) JO n° C 123 du 18. 5. 1989, p. 3.

Les efforts de restructuration de MB et de la THA ont permis de rentabiliser la production à NL à la fin de 1995, comme le montrent les bilans présentés à la Commission. Sur une base consolidée, FBG devait réaliser des bénéfices à partir de 1994, ce qui fut en effet le cas. La Commission considère par conséquent que l'aide envisagée est liée à un programme viable de restructuration.

Deuxième condition: prévention de distorsions de concurrence indues

Lorsqu'une évaluation objective de la situation de l'offre et de la demande montre qu'il existe une surcapacité structurelle sur un marché en cause, le plan de restructuration doit contribuer, en proportion de l'aide reçue, à la restructuration du secteur desservant ce marché, par une réduction ou une fermeture irréversibles des capacités de production. Tous les experts économiques conviennent que le secteur des véhicules utilitaires enregistrait au début des années quatre-vingt-dix une capacité excédentaire. Telle est aussi la raison principale pour laquelle MB a renoncé à construire une nouvelle usine ultramoderne à Ahrensdorf, qui aurait remplacé les installations totalement obsolètes de NL. À cet égard, la Commission prend en compte le fait que la modernisation de NL s'est accompagnée d'une réduction de la capacité de montage de 35 000 à 18 000 camions par an. La Commission considère par conséquent que la deuxième condition est en principe remplie.

Troisième condition: Aide proportionnée aux coûts et avantages de la restructuration

La Commission reconnaît que même les équipements les plus modernes de l'ancien combinat IFA à Ludwigsfelde ne répondaient pas, tant s'en faut, aux exigences d'une production moderne de camions. D'autres équipements étaient tout à fait obsolètes et ont dû être complètement remplacés. La transformation de l'usine a donc coûté au total 239,9 millions de marks allemands à la THA et à MB.

D'après les dispositions communautaires, il faut que le montant de l'aide soit proportionné à la gravité du problème qu'il s'agit de résoudre. L'aide régionale à l'investissement d'un montant de 25,72 millions de marks allemands et l'apport net de la THA à hauteur de 39,8 millions pour des investissements en machines et en équipements sont, selon la Commission, proportionnés aux dépenses nécessaires pour transformer le site en une usine moderne de montage de camions. Cette transformation fait partie intégrante du plan de restructuration.

En ce qui concerne la contribution nette de la THA, d'un montant de 58,8 millions de marks allemands, destinée à couvrir les pertes de l'entreprise NL, la Commission partage l'avis de l'Allemagne selon lequel aucun bailleur de fonds privé n'aurait investi dans le site de production obsolète de Ludwigsfelde au moment où l'entreprise commune a été créée, sans la participation de la THA et son engagement de couvrir une part importante des pertes d'exploitation découlant inévitablement d'une production non rentable au début. L'engagement pris par la THA de couvrir les pertes doit, par conséquent, être considéré comme une partie essentielle de son projet, qui vise à rendre la privatisation supportable d'un point de vue social. La Commission rappelle à cet égard qu'elle a reconnu le rôle particulier dévolu à la TFA dans la transformation d'un système d'économie planifiée en un système d'économie de marché [voir par exemple lettre SG(91) D/17825 concernant certaines mesures financières et autres entrant dans le cadre des activités de la THA].

Le caractère exceptionnel de ces mesures signifie toutefois également que celles-ci doivent absolument être adaptées aux caractéristiques du cas d'espèce. Il convient d'être particulièrement vigilant lorsque des subventions sont accordées à une entreprise comme NL, qui a été privatisée en partie. Eu égard à la justification donnée par la THA pour son engagement de couvrir les pertes, cette couverture ne peut être approuvée que dans la mesure où les pertes sont imputables aux modes de production non rentables ou à d'autres désavantages régionaux liés à la production dans les nouveaux *Länder*. La Commission estime que la THA a veillé à réduire au strict minimum nécessaire sa contribution à la compensation des pertes de l'entreprise NL et que celle-ci est nettement inférieure aux hypothèses de départ.

La Commission envisage d'autoriser des aides à la restructuration d'un montant total de 124,32 millions de marks allemands. Eu égard à la réduction de la capacité de production de camions, ramenée de 35 000 unités par an au moment de l'octroi de l'aide à 18 000 unités actuellement, ce montant constitue une contribution raisonnable à la solution des problèmes structurels de l'ensemble de ce secteur. La Commission se conforme ainsi à l'approche qu'elle a adoptée dans des affaires antérieures d'aides à la restructuration [décision 88/454/CEE (Renault) (JO n° L 220 du 11. 8. 1988, p. 30); décision 89/58/CEE (Rover) (JO n° L 25 du 28. 1. 1989, p. 92); décision 89/633/CEE (ENASA) (JO n° L 367 du 16. 12. 1989, p. 62) et décision 94/1068/CE (Volkswagen Saxe) (JO n° L 385 du 31. 12. 1994, p. 1)] pour lesquelles elle avait posé que les aides sont proportionnées aux efforts de restructuration lorsque la part des aides dans le coût total supporté par l'entreprise pour la restructuration (en l'occurrence 239,9 millions de marks allemands pour la période comprise entre 1991 et 1995) équivaut environ à l'ampleur des réductions de capacité réalisées. Dans le cas de NL, la part de l'aide (51,8 %) est quelque peu supérieure à la réduction de capacité correspondante (48,6 %). Cette légère surcompensation se justifie, de l'avis de la Commission, par la situation économique et sociale particulièrement difficile des nouveaux *Länder*, qui ont entre-temps été reconnus comme régions assistées en vertu de l'article 92 paragraphe 3 point a) du traité. Dans le cas de Volkswagen Saxe, la Commission a également accepté une surcompensation similaire.

La Commission est, par conséquent, d'avis que les aides accordées à FBG sont proportionnées à leur objectif, à savoir mener à bien la restructuration de la société en 1995. Elle a cependant constaté, sur la base d'une expertise indépendante, que le prix de vente payé par MB pour acquérir les parts détenues par la THA est inférieur à la valeur du marché et contient de ce fait des éléments d'aide d'État.

Cette aide supplémentaire d'un montant de 8,6 millions de marks allemands n'est donc pas proportionnée aux dépenses et ne peut non plus se justifier par des considérations régionales. Elle s'apparente beaucoup plus à une aide au fonctionnement qui, selon l'encadrement communautaire, ne peut en aucun cas être autorisée. Cela vaut également pour toute aide supplémentaire que pourrait solliciter MB pour les investissements qu'elle réaliserait après la privatisation complète de FBG et avant l'achèvement du plan de restructuration.

Le gouvernement allemand doit donc exiger que MB rembourse la différence entre la valeur de l'entreprise et le prix de vente effectif, c'est-à-dire 8,595 millions de marks allemands, auxquels s'ajoutent des intérêts calculés au taux du marché en vigueur le jour de la vente. De même, l'Allemagne devra désormais s'abstenir d'accorder des aides supplémentaires à la restructuration, sous quelque forme que ce soit.

Le gouvernement allemand devra par ailleurs présenter à la Commission un rapport attestant que MB a mis en œuvre dans son intégralité le plan de restructuration et précisant en détail les investissements réalisés et l'aide accordée à l'entreprise. Au vu de ce rapport, qui devrait être remis d'ici la fin de 1996, la Commission s'assurera que l'intensité effective de l'aide ne dépasse pas 51,8 %, plafond qu'elle a autorisé, car des répercussions négatives sur le secteur ne pourraient alors être exclues,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les aides suivantes accordées par l'Allemagne à l'entreprise Mercedes-Benz AG pour des investissements dans les sociétés Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH, Ludwigsfelde, et Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH, Ludwigsfelde, ayant leur siège dans le *Land* de Brandebourg, sont compatibles avec l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité et l'article 61 paragraphe 3 point c) de l'accord EEE:

— aide sous forme de subventions à l'investissement à hauteur de 15,28 millions de marks allemands au total, dont 8,89 millions ont été versés illégalement jusqu'à la suspension des paiements, de primes à l'investissement d'un montant de 9,08 millions, dont 8,45 millions ont été versés illégalement jusqu'à la suspension des paiements, et d'un amortissement exceptionnel de 1,2 million,

— aide d'un montant de 58,8 millions de marks allemands accordée sous forme de paiements pour compensation des pertes effectués par la THA et versée illégalement jusqu'à la suspension des paiements,

— aide accordée sous forme d'une partie d'un prêt à l'investissement de la THA pour laquelle la Treuhand a renoncé au remboursement en fonction de l'amortissement des actifs concernés et qui correspond à un versement net de 39,8 millions.

Article 2

L'Allemagne récupère auprès de Mercedes-Benz AG le montant de la différence entre le prix de vente que l'entreprise a payé à la Treuhandanstalt pour Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, et la valeur évaluée par un expert indépendant, car cette différence constitue une aide d'État, d'un montant de 8,595 millions de marks allemands, incompatible avec l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité et l'article 61 paragraphe 3 point c) de l'accord EEE. Le remboursement comprend les intérêts commençant à courir à la date de la vente, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 1994, le taux d'intérêt appliqué étant celui pris pour base en Allemagne lors de l'évaluation de l'équivalent-subvention net d'aides affectées à des objectifs différents.

Article 3

L'Allemagne s'abstient d'accorder toute aide supplémentaire pour des investissements réalisés par Mercedes-Benz dans le cadre de son plan de restructuration de Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, de Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde mbH, Ludwigsfelde, et de Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH, Ludwigsfelde.

Article 4

L'Allemagne remet à la Commission, et en discute avec elle, un rapport final sur les dépenses occasionnées par la restructuration à Ludwigsfelde et les paiements d'aides effectués, qui établit que l'intensité des aides à la restructuration ne dépasse pas 51,8 %. La Commission attend ce rapport d'ici la fin de 1996.

Article 5

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

Article 6

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

Fait à Bruxelles, le 26 juin 1996.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission