II

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

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 26 giugno 1996

sugli aiuti di Stato concessi dalla Germania a Mercedes Benz a sostegno dei suoi programmi di investimento a Ludwigsfelde (Brandeburgo)

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(97/13/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

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

dopo aver invitato le parti interessate a presentare osservazioni, ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 2, primo comma del trattato,

considerando quanto segue:

I

Con lettera del 14 gennaio 1992 [1] la Commissione ha informato la Germania di aver deciso, in data 18 dicembre 1991, di avviare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato nei confronti del progetto di concessione di aiuti di Stato a Mercedes Benz (MB) a sostegno dei suoi investimenti nei nuovi Länder, in particolare nel Brandeburgo.

Avviando tale procedura, la Commissione ha espresso seri dubbi sulla compatibilità degli aiuti in questione con il mercato comune, per i seguenti motivi:

— l'intenzione di concedere gli aiuti non è stata debitamente notificata alla Commissione ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato e gli aiuti stessi non potevano essere esattamente quantificati;

— l'elevata intensità degli aiuti previsti per un piano che potrebbe comportare una forte espansione della capacità produttiva sul mercato europeo degli autocarri minacciava di falsare la concorrenza;

— non erano stati addotti elementi sufficienti per giustificare l'intensità relativamente elevata degli aiuti regionali e la concessione di aiuti indiretti agli investimenti e di aiuti temporanei al funzionamento da parte della Treuhandanstalt, a fronte degli svantaggi strutturali ed economici connessi all'attività nei nuovi Länder; inoltre, si temeva che l'intensità complessiva degli aiuti avrebbe potuto risultare sproporzionatamente elevata e incompatibile con i criteri previsti dalla disciplina comunitaria degli aiuti all'industria automobilistica [2].

II

Con lettere del 19 settembre 1990, del 14 dicembre 1990 e del 14 marzo 1991, la Commissione ha richiesto alla Germania di notificare gli aiuti previsti a sostegno degli investimenti di MB nei nuovi Länder, conformemente alla disciplina comunitaria degli aiuti nel settore automobilistico, avvertendo che gli aiuti in questione non avrebbero potuto essere concessi se non previa notificazione ed autorizzazione della Commissione.

Con lettera del 29 maggio 1991, le autorità tedesche hanno obiettato che, a loro parere, la disciplina degli aiuti all'industria automobilistica non era applicabile ai nuovi Länder tedeschi nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 marzo 1991 in quanto tale disciplina, inizialmente

[1] GU n. C 68 del 17. 3. 1992, pag. 8.

[2] GU n. C 123 del 18. 5. 1989, pag. 3.

destinata a rimanere in vigore solo fino alla fine del 1990, poteva giuridicamente essere prorogata solo previa formale accettazione della proroga da parte del governo tedesco oppure con una decisione formale della Commissione in conformità dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato. Poiché gli aiuti in questione erano stati concessi prima del 31 marzo 1991, essi potevano essere esaminati dalla Commissione solo con riferimento al regime autorizzato per gli aiuti regionali ai nuovi Länder.

La Commissione non ha potuto accettare la posizione giuridica del governo tedesco per i motivi seguenti:

1. La decisione della Commissione del 21 febbraio 1990 sull'applicazione alla Germania della disciplina degli aiuti all'industria automobilistica, che non è stata contestata dal governo tedesco, non aveva una validità limitata nel tempo; la proroga della disciplina non aveva quindi modificato gli obblighi di notificazione.

2. Il governo tedesco non ha contestato la proroga della disciplina né vi ha reagito in alcun modo: la Commissione era quindi legittimata a supporre che esso ne avrebbe rispettato le disposizioni.

3. Nell'autorizzare l'estensione ai nuovi Länder del regime esistente di aiuti regionali [3] la Commissione aveva stipulato che le discipline comunitarie degli aiuti dovevano essere rispettate. L'estensione implicava l'obbligo di rispettare le disposizioni del 19° programma quadro dell'azione comune, pubblicato dal governo tedesco nel luglio 1991 e autorizzato con lettera SG (90) D/27707 del 2 ottobre 1990, anche per gli aiuti nei nuovi Länder. Di conseguenza l'obbligo di notifica preventiva degli aiuti all'industria automobilistica si applica anche in tali casi.

La Commissione ha pertanto considerato gli aiuti in questione come aiuti non notificati, poiché erano stati concessi senza la sua preventiva autorizzazione.

La decisione di avviare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato è stata presa sulla base di un primo attento esame di tutte le informazioni comunicate alla Commissione dalle autorità tedesche con le lettere del 16 settembre e del 10 dicembre 1991, nonché in numerosi incontri bilaterali.

Con lettera del 14 gennaio 1992, la Commissione ha invitato la Germania a pronunciarsi in merito all'avvio della procedura nel caso MB, e a dichiarare, entro il termine di 10 giorni lavorativi, il proprio accordo alla sospensione del versamento di ogni aiuto a MB a sostegno degli investimenti a Ludwigsfelde e ad Ahrensdorf. Ove tale dichiarazione non fosse pervenuta entro il termine predetto, la Commissione si sarebbe riservata di ordinare tale sospensione con provvedimento d'urgenza.

(3) Lettera SG (91) D/12002 del 9 gennaio 1991.

III

Con lettera del 29 gennaio 1992, il governo tedesco si dichiarava disposto ad astenersi dall'erogazione di ulteriori aiuti fino alla conclusione della procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato; con lettera del 30 marzo 1992, esso si pronunciava in merito alla lettera della Commissione del 14 gennaio dello stesso anno. Mediante pubblicazione di una comunicazione sulla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [4], la Commissione ha invitato gli altri Stati membri ed i terzi interessati a presentarle le loro osservazioni in merito all'apertura della procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato; essa non ha però ricevuto alcuna osservazione al riguardo durante lo svolgimento della procedura predetta.

Con lettera del 24 aprile 1992, la Commissione ha richiesto alla Germania e alla Treuhandanstalt (THA) ulteriori informazioni che essa riteneva necessarie per poter concludere l'esame del presente caso. Alle domande poste in tale lettera dalla Commissione, esplicitate poi nel corso di un incontro bilaterale in data 28 aprile 1992 e ulteriormente precisate con le lettere del 14 maggio, del 5 giugno, del 21 agosto e del 17 novembre 1992, la Germania ha risposto a varie riprese con le lettere del 20 maggio, del 20 luglio, del 27 agosto, del 6 ottobre e infine del 16 ottobre 1992. Tali risposte sono state inoltre discusse durante gli incontri svoltisi tra rappresentanti della Commissione, delle diverse autorità tedesche e di MB in data 15 e 16 giugno e 13 ottobre 1992.

Inizialmente, gli investimenti in questione avrebbero dovuto realizzarsi in due fasi. Prima di tutto, la THA avrebbe dovuto privatizzare il vecchio conglomerato IFA-Kombinat Nutzfahrzeuge, che raggruppava l'intera produzione di autocarri dell'ex Repubblica democratica tedesca, e costituire, nell'ambito della società di partecipazioni Fahrzeugbau und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgeseillschaft (FBG), un'impresa di produzione, denominata Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde (NL) e un'impresa di sviluppo, denominata Entwicklungs-gesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik (EGL). In un primo tempo FBG avrebbe dovuto rimanere di proprietà esclusiva della THA, ma nel 1992 MB vi ha acquisito una partecipazione del 25 %. Quanto a NL, le veniva affidato fino al 1994, sulla base di un contratto di subfornitura, l'assemblaggio di veicoli industriali leggeri Mercedes. Nella seconda fase, MB avrebbe dovuto costruire un nuovo impianto di produzione ad Ahrensdorf, nei pressi di Lundwigsfelde, per fabbricarvi, dopo la chiusura dello stabilimento di NL alla fine del 1994, gli autocarri LN 1 (modello noto anche come T2) e LN 2.

In questa fase della procedura, le lettere e le riunioni accennate miravano a chiarire i punti seguenti:

— dettagli dei piani di investimento di MB nei nuovi Länder, con riguardo alle altre attività dell'impresa nel settore dei veicoli industriali;

— l'importo esatto degli aiuti previsti o già erogati a MB o all'impresa comune NL;

(4) Vedi nota 1.

— la portata esatta degli obblighi contratti dalla THA nei confronti di MB e dell'impresa comune NL;

— l'analisi della capacità, della produzione, dei costi di produzione, della struttura dei prezzi e della capacità finanziaria di NL;

— la valutazione e il calcolo del prezzo di acquisto dell'impresa NL, appartenente alla THA, ovvero del suo valore patrimoniale, in caso di acquisizione da parte di MB;

— la previsione della capacità, della produzione e dei costi connessi allo stabilimento da costruire ad Ahrensdorf, nonché l'evoluzione della capacità annua, fino al 1996 compreso, di tutti gli stabilimenti europei di MB adibiti alla produzione di autoveicoli per il trasporto merci;

— l'esame delle spese previste al fine di determinare fino a che punto esse potessero essere sovvenzionate conformemente ai criteri seguiti dalla Commissione nell'applicare la disciplina comunitaria degli aiuti nel settore automobilistico;

— l'analisi minuziosa dei costi aggiuntivi netti connessi alla costruzione di un nuovo stabilimento ad Ahrensdorf, rispetto ad un stabilimento scelto da MB come «stabilimento di raffronto» e situato in una zona centrale della Comunità che non fruisca di sovvenzioni;

— i possibili effetti negativi della concessione degli aiuti previsti per il settore nel suo complesso, con particolare riferimento all'evoluzione della capacità.

Poiché il mercato degli autoveicoli leggeri e di peso medio per il trasporto merci segnava un andamento meno favorevole del previsto, a fine 1992 MB ha deciso di rinunciare, per il prossimo futuro, alla costruzione del nuovo stabilimento e di proseguire invece l'attività del piccolo stabilimento di assemblaggio esistente a Ludwigsfelde, dopo aver concluso un accordo con la THA sull'acquisizione della quota rimanente nella società FBG. Vista tale decisione, la Commissione ha sospeso temporaneamente l'esame del caso su richiesta della Germania (lettera del 22 dicembre 1992).

Dopo la conclusione tra MB e la THA delle trattative, protrattesi un anno intero, sulle condizioni di acquisizione della rimanente quota nella società FBG, la Germania ha notificato nuovamente alla Commissione (lettera del 17 febbraio 1994) gli aiuti previsti ed i piani di investimento a favore di NL ed EGL, modificati dopo la rinuncia definitiva alla costruzione di un nuovo stabilimento ad Ahrensdorf. Su richiesta della Commissione, la Germania ha comunicato ulteriori dettagli in materia ed informazioni aggiuntive con le lettere del 29 luglio e del 28 ottobre 1994, nonché nel corso di un incontro svoltosi il 28 novembre 1994. Inoltre, essa ha presentato documenti concernenti l'acquisizione della società di partecipazione FBG da parte di MB nonché una copia del contratto di acquisto concluso fra la THA e MB.

Con lettera del 20 dicembre 1994, la Commissione ha chiesto alla Germania di far valutare FBG da un esperto indipendente, al fine di garantire che la vendita a MB della rimanente quota (pari al 75 %) in tale società non contenesse alcun elemento di aiuto di Stato. Con lettera del 7 aprile 1995, la Germania ha comunicato alla Commissione l'intenzione di affidare tale valutazione alla società di consulenza Arthur Andersen, presentando inoltre proposte sul metodo da seguire per la valutazione stessa. Con lettera dell'8 settembre 1995, la Commissione ha approvato il procedimento proposto, dopo averlo esaminato e dopo aver formulato osservazioni al riguardo. Poiché tuttavia la valutazione non è pervenuta entro i termini stabiliti, in data 27 dicembre 1995 la Commissione ha sollecitato la Germania a presentarla, informando che in caso di inadempimento avrebbe adottato provvedimenti d'urgenza. Con lettera del 29 febbraio 1996, la Germania ha trasmesso alla Commissione la valutazione in parola. Il contenuto di quest'ultima è stato discusso, assieme ad ulteriori domande formulate dalla Commissione, nel corso di un incontro svoltosi in data 19 marzo 1996. Tali domande sono state precisate dalla Commissione in una lettera datata 27 marzo 1996. Con le lettere del 17 e del 26 aprile 1996, la Germania chiariva tutte le questioni ancora aperte.

Dopo la modifica dei piani di MB, sono stati esaminati soprattutto gli aspetti seguenti:

1. il tipo, il contenuto e le condizioni del contratto con il quale MB acquisiva dalla THA la rimanente quota del 75 % nella società FBG;

2. il contenuto e l'esecuzione del piano di ristrutturazione di NL;

3. la determinazione dell'aiuto netto concesso dalla THA a FBG per effetto del contratto in questione;

4. il valore di FBG nell'ipotesi che essa proseguisse l'attività dopo la modifica dei programmi iniziali;

5. la riduzione netta di capacità di NL dopo l'entrata di MB.

IV

Per quanto riguarda la compatibilità degli aiuti progettati con il mercato comune, la Germania ha fatto riferimento a tre disposizioni del trattato:

1. Articolo 92, paragrafo 2, lettera c): aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che risentono della divisione della Germania.

   La Germania ritiene che questa disposizione costituisca il fondamento giuridico su cui deve basarsi la Commissione al fine di determinare se gli aiuti in questione siano o meno conformi al trattato. Malgrado la riunificazione della Germania in data 3 ottobre 1990, infatti, i nuovi Länder tedeschi continuano a subire svantaggi economici determinati dalla precedente divisione del paese. La Commissione dovrebbe pertanto esaminare se tali svantaggi continuino o meno a giustificare il sostegno statale. In caso affermativo, gli altri criteri di valutazione degli aiuti di Stato, in particolare quelli previsti dalla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica (comprese le considerazioni settoriali e i rischi di eccesso di capacità) non sarebbero d'applicazione.

2. Articolo 92, paragrafo 3, lettera a): aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione.

   Con riferimento al livello di aiuti ammissibili, la Germania argomenta che secondo le statistiche più recenti i nuovi Länder sono fra le regioni meno sviluppate ed attira l'attenzione sul pacchetto Delors II, nel quale i nuovi Länder sono classificati fra le regioni ad obiettivo 1, per le quali gli aiuti regionali possono raggiungere il 75 % in equivalente-sovvenzione netto.

3. Articolo 92, paragrafo 3, lettera b): aiuti destinati a porre rimedio ad un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro.

   Il governo tedesco ritiene che questa disposizione costituisca un ulteriore fondamento giuridico per la concessione degli aiuti in questione, poiché, a suo parere, i problemi connessi all'integrazione e alla trasformazione della precedente economia pianificata in un sistema ad economia di mercato perturbano gravemente l'economia tedesca.

Quanto alle società NL ed EGL, il governo tedesco e MB hanno inoltre osservato quanto segue:

1. Dopo il completamento dell'unione monetaria fra le due parti della Germania nel luglio 1990, le vendite dei vecchi modelli di veicoli industriali IFA W 50 e L 60 hanno subito un crollo totale. Al fine di creare posti di lavoro a Ludwigsfelde, nel febbraio 1991 è stata costituita, nel quadro della ristrutturazione del vecchio conglomerato per la produzione di veicoli industriali IFA, l'impresa NL. Sono state intavolate trattative con più produttori di autocarri, ma tutti tranne MB hanno rifiutato di impegnarsi a Ludwigsfelde a causa degli alti rischi che ciò implicava.

2. Grazie al contratto consorziale concluso tra la THA, IFA e MB, la produzione di veicoli industriali nella Germania orientale ha potuto continuare e si sono potuti mantenere gran parte dei posti di lavoro. Inizialmente, MB ha accettato di sostenere il risanamento di NL solamente finché fossero a punto i piani di costruzione di uno stabilimento interamente nuovo. A tale scopo l'impresa ha trasferito una parte della sua produzione di autocarri leggeri e di peso medio dalla Germania occidentale a quella orientale. La produzione di MB presso NL non corrisponde necessariamente a una domanda di mercato. Le quantità prodotte da NL avrebbero potuto essere fabbricate, con un limitato costo aggiuntivo per investimenti e manodopera, in altri stabilimenti del gruppo, in parte anche con il concorso di un partner. Poiché MB versa per i prodotti di NL lo stesso prezzo di trasferimento interno che per gli autocarri fabbricati in altri stabilimenti analoghi di Mercedes, il gruppo non trae nessun vantaggio aggiuntivo dalla produzione presso NL.

3. Il prestito infruttifero per investimenti, dell'importo di 100 Mio di DEM, concesso dalla THA alla holding FBG nel 1991, era necessario al fine di garantire la disponibilità dei fabbricati e delle attrezzature indispensabili per il proseguimento dell'attività.

4. Le perdite di NL, valutate all'inizio a più di 300 Mio di DEM, a fine 1993 hanno potuto ridursi a 70,2 Mio di DEM, grazie ai servizi di gestione prestati a tale impresa da MB. In tal modo, la parte di tali perdite risultante a carico della THA, che a norma del contratto consorziale iniziale è limitata ad un massimale di 200 Mio di DEM, si è ridotta a 63,2 Mio di DEM; il resto delle perdite in questione è sopportato da MB.

5. NL ha acquisito anche il centro di formazione IFA, che impartisce una formazione di base agli apprendisti di NL e di altre imprese di costruzione meccanica del Brandeburgo. Al fine di poter offrire tali posti di formazione professionale, che superano di gran lunga il proprio fabbisogno, NL ha ottenuto dalle pubbliche autorità una sovvenzione di 980 000 DEM.

6. Dopo aver modificato i piani di investimento nei nuovi Länder, MB ha acquisito il rimanente 75 % del capitale di FBG con effetto al 1° gennaio 1994. Il gruppo si è impegnato a fabbricare a Ludwigsfelde e solo in tale località ogni anno almeno 10 000 unità dell'autocarro LN1 (T2), o di un suo eventuale successore, fino al 2003; tale produzione comprende la costruzione grezza, la verniciatura e l'assemblaggio finale. Si prevede di dare lavoro ad almeno 1 000 persone. Inoltre, MB è tenuta ad investire nello stabilimento altri 70 Mio di DEM entro la fine del 1998. In caso di inadempimento degli obblighi contrattuali, è previsto il versamento alla THA di una penalità convenzionale di 100 Mio di DEM. Il contratto che stabilisce tali obblighi sostituisce il precedente contratto consorziale concluso tra le parti.

7. Prima della vendita di NL, la THA ha speso 7,4 Mio di DEM a titolo di oneri pregressi di risanamento dei danni ambientali (Altlastensanierung); altri 19,5 Mio di DEM dovranno probabilmente essere spesi a tal fine nei prossimi anni. Per quest'ultimo importo, la THA sta cercando di ottenere una dichiarazione di rinuncia da parte del governo federale; altrimenti è pronta a sostenere l'80 % dei costi. Il rimanente 20 % dei costi sarà sopportato in ogni caso da MB.

8. Con il nuovo contratto la THA ottiene dalla vendita di NL un profitto notevolmente superiore rispetto alla liquidazione di NL e EGL (132,2 Mio di DEM netti contro circa 70 Mio di DEM). Inoltre, vengono salvaguardati posti di lavoro nella regione.

9. La capacità di NL sostituisce esclusivamente la capacità del vecchio conglomerato IFA. Poiché la capacità operativa annua era prima di 35 mila unità e nella seconda metà degli anni '80 venivano prodotte costantemente circa 30 mila unità all'anno, mentre NL ha una capacità di 18 mila unità e prevede per il 1994-1996 una produzione di sole 12 mila unità all'anno, la capacità produttiva dopo l'entrata di MB risulta significativamente ridotta. Il progetto di investimento in questione implica pertanto, dopo la rinuncia ai piani di costruzione di nuove installazioni ad Ahrensdorf, una considerevole riduzione della capacità di produzione di veicoli industriali nei nuovi Länder, mentre i mercati dell'Europa orientale sono in piena espansione.

V

Sulla base delle informazioni comunicate dalla Germania nell'ambito della procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2, la Commissione può riassumere nel modo seguente le misure di risanamento ed i costi connessi al presente caso:

1. I piani di produzione di MB e della THA hanno subito modifiche fondamentali dal momento dell'avvio della procedura. In una prima fase, la capacità di produzione di veicoli industriali a Ludwigsfelde si è ridotta da 35 000 autocarri IFA pesanti e di peso medio a 24 000 autocarri di peso medio LN2 e leggeri T2 della marca MB. In seguito alla rinuncia alla realizzazione della seconda fase del progetto (costruzione di un nuovo stabilimento per la costruzione di autocarri ad Ahrensdorf), i piani della prima fase sono stati notevolmente modificati, affinché lo stabilimento di Ludwigsfelde non venisse chiuso nel 1994 come inizialmente previsto, bensì continuasse l'attività come sede permanente di produzione di autocarri leggeri Mercedes.

2. Per non interrompere la produzione, MB ha trasferito talune proprie installazioni a Ludwigsfelde, al fine di iniziare rapidamente la produzione di autocarri Mercedes tenendo conto della situazione degli impianti locali, di ottimizzare le installazioni produttive e di continuare a dare lavoro al più alto numero di persone possibile. Nello stabilimento sono stati fabbricati dapprima sia autocarri LN1, sia versioni leggere del modello LN2, ma la produzione di queste ultime è cessata all'inizio del 1994.

3. A seguito della realizzazione della seconda fase modificata, lo stabilimento di Ludwigsfelde comprende ormai impianti per la fabbricazione della carrozzeria, per la verniciatura e per l'assemblaggio con una capacità annua di 18 000 unità, attualmente utilizzati per la produzione di autocarri leggeri LN1 (T2). Al fine di rendere lo stabilimento autosufficiente, è stato costruito un nuovo grande reparto verniciatura per versione furgonata del modello LN1. Questo rilevante investimento, assieme alla vasta razionalizzazione delle installazioni e della disposizione interna dello stabilimento e ad altre misure di ammodernamento dei fabbricati della logistica, ha avuto per effetto di ritardare il processo di ristrutturazione, che ha potuto concludersi solo alla fine del 1995. NL occuperà complessivamente 1 250 persone, l'impresa di sviluppo EGL altre 150.

4. Grazie all'ampliamento dello stabilimento di Ludwigsfelde, MB ha potuto razionalizzare la propria struttura di produzione e conferire ai suoi stabilimenti le specializzazioni seguenti: quello spagnolo di Vitoria produce furgoni leggeri; quello di Düsseldorf, furgoni pesanti; quello di Ludwigsfelde, autocarri leggeri e di peso medio; quello di Wörth infine, autocarri pesanti.

5. Al momento della costituzione dell'impresa comune da parte di MB e della THA, le perdite di esercizio che NL avrebbe riportato fino al 1994 sono state valutate a più di 300 Mio di DEM. La THA si era impegnata a farsi carico delle perdite in proporzione della partecipazione da essa detenuta nell'impresa, entro un massimale di 200 Mio di DEM. Di fatto, le perdite a fine 1993 ammontavano a soli 70,2 Mio di DEM. Tali perdite erano imputabili alle spese sostenute nella fase iniziale per realizzare programmi di formazione e ristrutturazione, nonché all'assunzione di un maggior numero di dipendenti dell'ex conglomerato IFA di quanto non fosse effettivamente necessario. Inoltre, data la mancanza di installazioni di verniciatura adeguate, le carrozzerie della versione furgonata del modello LN1 dovevano essere trasportate a Düsseldorf per poi tornare a Ludwigsfelde per l'assemblaggio finale. Nel 1992, la THA ha concesso alla società di partecipazioni FBG un anticipo di 80,7 Mio di DEM a compensazione delle perdite, ma tale società ha poi restituito alla THA l'importo non utilizzato unitamente agli interessi maturati. Dato che dal 1991 al 1994 il modello LN2 è stato fabbricato sia a Ludwigsfelde che a Wörth, MB ha dovuto sostenere costi aggiuntivi. La cessazione della produzione parallela a Ludwigsfelde e la relativa riduzione di personale costerà all'impresa al massimo 12 Mio di DEM, che saranno assunti in carico solamente e direttamente da MB.

6. Sino alla fine del 1993, NL ha investito nell'ammodernamento degli impianti complessivamente 88,9 Mio di DEM; nel 1994 e nel 1995, altri 51,4 Mio di DEM. Nei primi anni tali misure sono state finanziate da un prestito agli investimenti concesso dalla THA per 100 Mio di DEM. La THA ha tuttavia parzialmente rinunciato al proprio credito, in misura dell'importo degli ammortamenti operati dall'impresa sulle attrezzature con esso acquistate. Pertanto, le perdite di NL e l'obbligo della THA di coprire tali perdite si sono ridotti di conseguenza. In base al nuovo contratto, MB deve versare alla THA 5,58 Mio di DEM in interessi sulla parte non utilizzata del prestito. 29 dei 100 Mio di DEM prestati sono stati utilizzati per l'adeguamento dei fabbricati alle norme edilizie vigenti. Altri 24,6 Mio di DEM sono stati investiti nel risanamento dello stabilimento e nelle infrastrutture. Tali investimenti tesi a mantenere il valore e la capacità operativa dello stabilimento avrebbero in effetti dovuto essere effettuati già molto prima, ma sono stati trascurati nell'ambito del sistema economico dell'ex Repubblica democratica tedesca. In assenza degli investimenti in questione, i terreni e i fabbricati avrebbero dovuto essere ceduti a MB ad un prezzo significativamente inferiore.

7. Sino alla fine del 1993, i costi della ristrutturazione di NL e di EGL (investimenti in attrezzature, fabbricati ed infrastrutture, flussi di cassa negativi e modifiche della struttura del capitale circolante) sono ammontati complessivamente a 177,4 Mio di DEM. A tale importo occorre aggiungere altri 62,5 Mio di DEM investiti da MB negli anni 1994 e 1995 per l'ammodernamento degli impianti, il risanamento dei terreni e il licenziamento volontario del personale. Di conseguenza, i costi della ristrutturazione, pari a un totale di 239,9 Mio di DEM per il periodo dal 1991 al 1995, sono risultati notevolmente superiori al previsto.

8. MB ha acquisito la quota rimanente in FBG con effetto al 1° gennaio 1994, per un totale di 7,875 Mio di DEM. In base al contratto di acquisto, nel 1994 il gruppo ha versato alla THA 476 000 DEM per precedenti accantonamenti non utilizzati e pertanto cancellati. Inoltre, MB ha acquistato per 55 Mio di DEM i terreni e i fabbricati che NL aveva ottenuto in locazione.

9. Il prezzo di acquisto dei terreni e dei fabbricati nel 1994 non è stato determinato sulla base di una valutazione indipendente, bensì è stato negoziato tra la THA ovvero IFA da un lato e MB dall'altro, dopo che si era ritirato dalle trattative un altro offerente avente il diritto di prelazione. Tuttavia il prezzo pagato al metro quadrato è stato probabilmente superiore a quello ottenuto da IFA, quando il prezzo di mercato era ancora notevolmente più alto, per la vendita ad altre imprese private di terreni simili situati a Ludwigsfelde. Inoltre, ove MB dovesse rivendere o concedere in locazione una parte dei terreni ad un prezzo più elevato, il contratto prevede una nuova valutazione ed il versamento alla THA della parte della differenza che superi il 7 %.

10. A seguito degli investimenti e della privatizzazione, a partire dal 1994 sia NL, sia la società di partecipazioni FBG hanno operato in attivo, poiché viene fabbricato ormai solo un prodotto, i costi di trasporto hanno potuto essere ridotti grazie alla costruzione di un reparto verniciatura per la versione furgonata del modello T2 e la produttività è aumentata. Poiché i prezzi di trasferimento interno del gruppo sono basati sui costi complessivi sostenuti in impianti simili, grazie alla riduzione del volume prodotto (vedi oltre) NL ha potuto aumentare anche i ricavi per autocarro.

VI

Nella sua valutazione, la Commissione deve sempre esaminare innanzitutto quali delle misure adottate dalle autorità di uno Stato membro contengano elementi di aiuto di Stato e quali rientrino nel campo di applicazione delle disposizioni relative agli aiuti di Stato di cui all'articolo 92 del trattato.

In base alle informazioni comunicate dalla Germania e da MB durante lo svolgimento della procedura, la Commissione ha potuto tracciare un quadro completo di tutti gli elementi di aiuti di Stato contenuti nei provvedimenti in questione a favore di NL, impresa già appartenente alla Treuhand, e quantificare esattamente gli aiuti in questione.

1. Nell'ambito del regime di aiuti regionali, le autorità tedesche hanno deciso l'erogazione, a favore di NL ed EGL, di 25,56 Mio di DEM di aiuti di Stato così ripartiti: 15,28 Mio di DEM sotto forma di contributi diretti agli investimenti (Investitionszuschüsse); 9,08 Mio di DEM sotto forma di contributi fiscali agli investimenti (Investitionszulagen), e 1,2 Mio di DEM sotto forma di ammortamenti straordinari (Sonderabschreibungen). Al momento della sospensione dei versamenti a motivo dell'avvio della procedura, erano già stati corrisposti indebitamente a NL 8,9 Mio di DEM sotto forma di contributi diretti agli investimenti e 8,45 Mio di DEM sotto forma di contributi fiscali agli investimenti.

2. L'accordo della THA a coprire il 100 % delle perdite accumulate da NL fino al 1991 ed al 75 % quelle degli esercizi 1992 e 1993, fino ad un importo massimo di 200 Mio di DEM, non corrisponde, a parere della Commissione, al normale comportamento di un investitore privato che partecipi a un'impresa comune. Infatti, benché THA abbia detenuto dapprima l'intero capitale sociale, e dal 1992 solo il 75 %, della holding FBG, MB ha acquisito la società in data 1° gennaio 1994 ad un prezzo basato sul valore patrimoniale della società stessa. La THA non sarebbe stata pertanto in grado di recuperare i fondi fino ad allora utilizzati per coprire le perdite dell'impresa comune. Prima della sospensione dei pagamenti nel gennaio 1992, la THA aveva versato 80,7 Mio di DEM come anticipo sul risanamento delle perdite di sua competenza. Poiché tuttavia le perdite riportate da FBG sino alla fine del 1993 sono ammontate a soli 70,2 Mio di DEM, al momento dell'acquisto della rimanente quota in FBG, MB ha restituito alla THA con gli interessi la parte dell'anticipo che non era stata autorizzata per coprire la quota delle perdite, pari al 75 %, spettante alla THA stessa. La Commissione è pertanto giunta alla conclusione che l'importo effettivamente versato dalla THA a compensazione delle perdite della holding FBG (58,8 Mio di DEM compresi gli interessi, al netto del rimborso parziale dell'anticipo da parte di MB), costituisce un aiuto di Stato.

3. In merito alla parte del prestito concesso dalla THA per acquistare macchinari e attrezzature (pari a 71 Mio di DEM), la Commissione rileva che l'intenzione della THA di rinunciare in partenza al rimborso completo di tale prestito in misura degli ammortamenti operati dall'impresa sui valori patrimoniali così acquisiti non corrisponde al comportamento di un investitore privato che partecipi ad un'impresa comune. La parte del prestito non rimborsata da MB, pari a 39,8 Mio di DEM, deve pertanto parimenti considerarsi un aiuto di Stato.

4. Anche la parte del prestito utilizzata da IFA per ristrutturare ed ammodernare i fabbricati a norma di legge, pari a 29 Mio di DEM, nonché gli investimenti aggiuntivi di IFA, pari a 24,6 Mio di DEM, sarebbero da considerare come aiuti di Stato se non fossero coperti dall'importo versato da MB nel 1994 per l'acquisto dei terreni e dei fabbricati in questione. Tali spese, sostenute a titolo di oneri pregressi per il risanamento dei danni ambientali (Altlastensanierung) e per le infrastrutture, ammontano complessivamente a 53,6 Mio di DEM. Poiché tuttavia la Treuhand ha realizzato grazie a tale vendita 55,43 Mio di DEM (comprese le spese sostenute da MB per la valutazione dei danni ambientali), i suoi investimenti nei terreni e nei fabbricati di NL sono risultati coperti dalla somma ricevuta. Dato che in assenza di tali misure di ristrutturazione i beni immobili in questione non avrebbero avuto praticamente alcun valore, e che si era manifestato un secondo candidato all'acquisto, la Commissione ritiene che la vendita in questione non contenga alcun elemento aggiuntivo di aiuto di Stato.

5. Quanto alle spese sostenute in passato dalla THA per il risanamento dei danni ambientali (7,2 Mio di DEM) ed a quelle che potrebbe dover sostenere in futuro allo stesso scopo (14,85 Mio di DEM, pari all'80 % di un totale di 19,8 Mio di DEM), la Commissione ha già avuto modo di osservare che le spese pubbliche intese al risanamento di detti danni (Altlastensanierung) non sono da considerarsi aiuti di Stato. Essa rimane del medesimo parere nel presente caso.

6. Anche il sussidio alla formazione pari a 980 000 DEM, concesso dalla Germania all'impresa NL per la formazione professionale di base del personale di altre imprese dell'industria manifatturiera, non costituisce un aiuto di Stato.

7. Quanto infine alla vendita a MB della rimanente quota (75 %) della società FBG, la Commissione aveva il timore che la cessione avvenisse ad un prezzo inferiore al valore di mercato. Conformemente al contratto concluso inizialmente tra la THA e MB, il prezzo di acquisto effettivo ammontava a 7,875 Mio di DEM, corrispondenti al valore nominale del capitale sottoscritto. Al fine di poter valutare se detto prezzo rispecchiasse o meno il valore di mercato effettivo di FBG, la Commissione ha chiesto alla Germania di far determinare da un esperto indipendente il valore della società al momento della vendita. La società di revisione contabile Arthur Andersen, incaricata di tale compito, ha stimato il valore della holding al 31 dicembre 1993 a 16,47 Mio di DEM. Poiché MB ha pagato solo circa 7,9 Mio di DEM, la differenza tra il valore stimato ed il prezzo d'acquisto effettivo, pari a 8,6 Mio di DEM, deve considerarsi un aiuto di Stato.

Se si sommano gli importi di cui ai punti 1, 2, 3 e 7, i provvedimenti da considerarsi come aiuti di Stato corrispondono complessivamente ad un importo di 132,8 Mio di DEM.

Tali aiuti minacciano di falsare la concorrenza tra i produttori di autocarri nella Comunità, poiché riducono gli oneri finanziari che l'impresa MB deve sostenere per i suoi investimenti nei nuovi Länder tedeschi. Dati gli intensi scambi commerciali intracomunitari nel settore automobilistico, gli aiuti prospettati incidono inoltre sugli scambi tra Stati membri. Essi rientrano pertanto nel campo d'applicazione dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

VII

Il governo tedesco ha violato l'articolo 93, paragrafo 3 del trattato, poiché non ha notificato alla Commissione una parte degli aiuti agli investimenti e dei pagamenti a compensazione delle perdite concessi a sostegno degli investimenti effettuati a Ludwigsfelde. In tal modo la holding FBG ha ricevuto 8,9 Mio di DEM di contributi diretti e 9,08 Mio di DEM di contributi fiscali agli investimenti. L'impresa di produzione NL ha potuto fruire di un prestito agli investimenti concesso dalla THA per un importo di 100 Mio di DEM e di un anticipo di 80,7 Mio di DEM per la copertura delle perdite accumulate. Non essendo stata tempestivamente informata in conformità dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato dell'introduzione di tali misure di aiuto, la Commissione non ha potuto pronunciarsi al riguardo. Gli aiuti non notificati sono stati pertanto concessi abusivamente.

Dato che le disposizioni di procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 3 del trattato hanno carattere vincolante e costituiscono norme di ordine pubblico, dato inoltre che la validità immediata delle disposizioni in questione è stata confermata dalla sentenza della Corte del 19 giugno 1973 nella causa 77/72 Capolongo/Maya, gli aiuti non possono essere dichiarati legali posteriormente alla loro attuazione.

Dopo l'inizio della procedura a norma dell'articolo 93, paragrafo 2 il governo tedesco ha sospeso ogni ulteriore versamento di aiuti fino alla conclusione della procedura stessa.

VIII

La Germania ha ritenuto che nel quadro dell'esame della compatibilità delle misure progettate la Commissione dovesse applicare ad ogni intervento pubblico considerato come un aiuto di Stato le disposizioni di deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 2, lettera c) (aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che risentono della divisione della Germania), all'articolo 92, paragrafo 3, lettera a) (aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sotto occupazione) o all'articolo 92, paragrafo 3, lettera b) (aiuti destinati a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro).

La deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera b) non è certo applicabile al caso della Germania. È vero che la riunificazione ed i relativi cambiamenti politici ed economici hanno esercitato effetti negativi sull'economia tedesca, ma tali effetti negativi non sono sufficienti per giustificare l'applicazione della disposizione suddetta a un regime di aiuti, né tanto meno ad una misura ad hoc. L'ultima volta che la Commissione ha riconosciuto un regime di aiuti come misura atta a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro è stata nel 1991, quando ha autorizzato un programma di privatizzazione del governo ellenico. In tale occasione, essa ha osservato che detto programma di privatizzazione costituiva parte integrante delle misure intese a risanare l'economia greca nel suo complesso, adottate dal governo di quel paese conformemente alla decisione n. 91/136/CEE del Consiglio [5] del 4 marzo 1991. Il caso tedesco è chiaramente diverso.

La deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 2, lettera c) del trattato deve parimenti essere interpretata in senso restrittivo. La Commissione conclude pertanto che la miglior base giuridica per affrontare i problemi dei nuovi Länder tedeschi sono l'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e c) del trattato (aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche) nonché, in questo caso, la disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica.

[5] GU n. L 66 del 13. 3. 1991, pag. 22.

Dopo la realizzazione dell'Unione monetaria tedesca nel luglio 1990, la produzione di autocarri a Ludwigsfelde ha perso ogni interesse economico, poiché il mercato dei modelli IFA W 50 e L 60 è praticamente scomparso. Al fine di assicurare la produzione di veicoli industriali nella sede tradizionale, la THA e MB hanno convenuto, come soluzione temporanea, di costituire le imprese comuni NL e EGL che avrebbero ristrutturato ed ammodernato adeguatamente lo stabilimento dell'ex conglomerato IFA finché non fosse stata ultimata la costruzione del nuovo stabilimento inizialmente previsto. Fin dall'inizio era chiaro che le misure di ristrutturazione in questione non solo avrebbero richiesto considerevoli investimenti, ma avrebbero anche determinato, nei primi anni di produzione, pesanti perdite di esercizio che nessun investitore privato sarebbe stato disposto a sopportare da solo. A parere della Commissione, gli aiuti regionali agli investimenti concessi dal governo tedesco e le misure adottate dalla THA per la compensazione delle perdite e il sostegno agli investimenti rientrano nell'impegno a rendere di nuovo redditizia a lungo termine la produzione di autocarri a Ludwigsfelde. Tali provvedimenti devono pertanto essere esaminati alla luce degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà [6]. Nei settori in cui vigono particolari disposizioni comunitarie in materia di aiuti di Stato, tali orientamenti trovano applicazione solo nella misura in cui concordano con dette disposizioni specifiche. Nel settore pertinente al presente caso vige la disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica [7]. Poiché tuttavia i criteri previsti da tale disciplina e dagli orientamenti suddetti sono identici, ma gli orientamenti in parola trattano in maggior dettaglio la procedura in questione, la seguente valutazione si basa su questi ultimi.

IX

Conformemente alle norme comunitarie, gli aiuti alla ristrutturazione possono essere autorizzati in linea di principio solo se la loro concessione rientra nell'interesse della Comunità. A tal fine, essi devono innanzitutto essere connessi ad un piano di ristrutturazione realizzabile, che consenta di ripristinare la redditività e la vitalità dell'impresa entro un lasso di tempo ragionevole, sulla base di ipotesi realistiche in merito alle condizioni operative future. In secondo luogo, occorre prevenire indebite distorsioni della concorrenza indotte dall'aiuto in questione. In terzo luogo, l'aiuto deve essere proporzionato ai costi ed ai benefici della ristrutturazione. Infine, la Commissione deve assicurarsi che l'impresa attui pienamente il programma di ristrutturazione e osservi tutte le condizioni stabilite dalla decisione della Commissione stessa.

La Commissione riconosce che l'unificazione tedesca ha creato una situazione economica e politica particolare. Segnatamente la necessità di costruire grandi impianti produttivi da cui dipendono direttamente o indirettamente (tramite i subfornitori) molti posti di lavoro, come nel caso della fabbricazione di autocarri, ha posto sia le pubbliche autorità, sia gli investitori privati davanti a un compito enorme. Visti problemi sociali che avrebbe provocato per la regione la chiusura di uno stabilimento di queste dimensioni e dato l'obiettivo della coesione economica e sociale nella Comunità, la Commissione condivide il parere della Germania, secondo la quale il proseguimento dell'attività di NL rientra pienamente nell'interesse della Comunità. Assieme allo stabilimento sono infatti stati conservati, in una regione a bassa produttività ed a alto tasso di disoccupazione, 1 200 posti di lavoro diretti. Dopo la rinuncia alla costruzione di nuovi impianti ad Ahrensdorf, la produzione di autocarri a Ludwigsfelde può proseguire durevolmente soltanto se il piano di ristrutturazione viene portato a termine con risultati positivi.

Prima condizione: ripristino della redditività

Dopo aver esaminato i piani aziendale e finanziario delle imprese FBG, NL e EGL, la Commissione è giunta alla conclusione che l'approccio al ripristino della redditività economica dell'ex stabilimento IFA per la fabbricazione dei veicoli industriali poggia su basi solide. L'impresa comune ha investito 239,9 Mio di DEM nella ristrutturazione degli impianti esistenti. Grazie all'adeguamento dei fabbricati alle norme attuali, alla sostituzione delle installazioni che non erano utilizzabili per la fabbricazione di autocarri moderni ed alla costruzione di un reparto verniciatura, NL è divenuto uno stabilimento all'avanguardia sotto il profilo tecnico.

A giudizio della Commissione, nei primi anni la fabbricazione di veicoli industriali a Ludwigsfelde non poteva che svolgersi in perdita. Infatti, l'assemblaggio finale degli autocarri LN2 (poi T2) a partire da parti completamente staccate (CKD) o preassemblate (SKD), avviato all'inizio del 1991 su una delle due linee di lavorazione dell'ex conglomerato IFA, non poteva competere con l'attività di un moderno stabilimento FBU, nel quale il montaggio dei veicoli è totalmente integrato. Ciò era dovuto da una parte all'insufficienza delle infrastrutture e dall'altra alla mancanza di fornitori «just in time» che potessero offrire prodotti della qualità desiderata, e di una moderna logistica di magazzino. Inoltre, il personale esistente avrebbe dovuto ricevere una formazione intensiva adeguata alle esigenze della moderna produzione di autocarri, mentre la soppressione dei posti di lavoro in sovrannumero ereditati da IFA è costata a MB somme notevoli. In aggiunta, la versione furgonata del modello T2 doveva essere trasportato a Düsseldorf per la verniciatura, poiché il reparto verniciatura esistente in loco era in grado di trattare solo le cabine di autocarri. Alla luce di tali enormi svantaggi sotto il profilo dei costi, nessun investitore privato sarebbe stato pronto ad effettuare un investimento di portata così vasta e di così lunga durata senza il sostegno pubblico.

Nel quadro della ristrutturazione, NL ha istallato nel 1995 una nuova linea di lavorazione e un nuovo impianto di verniciatura per la versione furgonata del modello T2, al fine di divenire autosufficiente. Inoltre, la produzione parallela del modello di autocarro LN2, prodotto soprattutto a Wörth, è stata sospesa, di modo che a Ludwigsfelde vengono prodotti ormai solo veicoli della linea T2. In tal modo si è aumentata la produttività dello stabilimento di NL.

[6] GU n. C 368 del 23. 12. 1994, pag. 12.
[7] GU n. C 123 del 18. 5. 1989, pag. 3.

Le misure di ristrutturazione adottate da MB e dalla THA hanno consentito di rendere l'attività di NL redditizia alla fine del 1995, come dimostrano i bilanci presentati alla Commissione. Su base consolidata, FBG avrebbe dovuto riportare un utile fin dal 1994, cosa che è effettivamente avvenuta. Pertanto, a parere della Commissione l'aiuto progettato è collegato ad un programma di ristrutturazione realizzabile.

Seconda condizione: prevenzione di indebite distorsioni della concorrenza indotte dall'aiuto

Ove una valutazione obiettiva della situazione della domanda e dell'offerta evidenzi l'esistenza di una sovraccapacità produttiva strutturale nel mercato rilevante, il piano di ristrutturazione deve contribuire, in misura proporzionale all'importo dell'aiuto ricevuto, alla ristrutturazione del settore economico interessato attraverso una riduzione irreversibile della capacità o la chiusura di impianti. Tutti gli esperti concordano che all'inizio degli anni '90 esisteva un eccesso di capacità nel settore dei veicoli industriali. Ciò ha indotto anche MB a rinunciare alla costruzione ad Ahrensdorf di un nuovo stabilimento modernissimo, che avrebbe dovuto sostituire le installazioni di NL, ormai totalmente antiquate. In tale contesto la Commissione riconosce che l'ammodernamento di NL ha comportato la riduzione della capacità di assemblaggio da 35 000 a 18 000 autocarri all'anno. A parere della Commissione, pertanto, la seconda condizione è in linea di principio rispettata.

Terza condizione: proporzionalità degli aiuti ai costi ed ai benefici della ristrutturazione

La Commissione rileva che persino le attrezzature più recenti dell'ex conglomerato IFA a Ludwigsfelde non rispondevano neppure lontanamente alle esigenze di una moderna produzione di autocarri. Altre attrezzature erano totalmente antiquate e dovevano essere sostituite completamente. La trasformazione dello stabilimento è pertanto costata alla THA e a MB complessivamente 239,9 Mio di DEM.

In conformità delle disposizioni comunitarie, la portata degli aiuti deve essere commisurata alla soluzione dei problemi che si intendono eliminare. A parere della Commissione, l'aiuto regionale agli investimenti pari a 25,72 Mio di DEM e il contributo netto della THA agli investimenti in macchine e attrezzature, pari a 39,8 Mio di DEM, sono proporzionati alle spese necessarie per la trasformazione del sito in un moderno stabilimento di assemblaggio di autocarri. Tale trasformazione costituisce parte integrante del piano di ristrutturazione.

Per quanto riguarda il contributo netto concesso dalla THA per un importo di 58,8 Mio di DEM al fine di ripianare le perdite dell'impresa NL, la Commissione condivide il parere della Germania, secondo la quale al momento della costituzione dell'impresa comune nessun investitore privato avrebbe investito nell'impianto di produzione antiquato di Ludwigsfelde senza la partecipazione della THA e l'accordo di quest'ultima ad assumersi una parte considerevole delle perdite di esercizio inevitabilmente riportate nei primi tempi, in condizioni di inefficienza economico-finanziaria della produzione. La concessione da parte della THA di un contributo a compensazione delle perdite deve pertanto essere considerata parte integrante del progetto della THA stessa inteso a compiere la privatizzazione dell'impresa in condizioni accettabili sotto il profilo sociale. In tale contesto, la Commissione ricorda che essa ha già riconosciuto in altre occasioni il compito particolare svolto dalla THA per la trasformazione dell'economia pianificata in un sistema ad economia di mercato [vedi ad esempio la lettera DG (91) D/17825 relativa a talune misure finanziarie e di altro tipo adottate nel quadro dell'attività della THA].

Tuttavia, il carattere eccezionale delle misure in questione significa anche che tali misure devono assolutamente adattarsi alle caratteristiche specifiche del caso concreto cui si riferiscono. Quando viene sovvenzionata un'impresa come NL, che è stata parzialmente privatizzata, occorre esercitare una vigilanza particolare. Vista la giustificazione addotta dalla THA per il proprio impegno a coprire le perdite, tale impegno può essere autorizzato solo nella misura in cui le perdite in questione siano imputabili alle modalità di produzione antieconomiche o ad altri svantaggi connessi all'attività nei nuovi Länder tedeschi. A parere della Commissione, la THA ha fatto in modo che il proprio contributo al ripianamento delle perdite dell'impresa NL si limitasse al minimo necessario e fosse largamente inferiore alle aspettative iniziali.

La Commissione ha intenzione di autorizzare aiuti alla ristrutturazione per un importo complessivo di 124,2 Mio di DEM. Ciò rappresenta un contributo commisurato alla risoluzione dei problemi strutturali che affliggono il settore nel suo insieme, considerata la riduzione della capacità di produzione di autocarri da 35 000 unità annue al momento della concessione dell'aiuto alle 18 000 unità annue attuali. Allo stesso tempo, la Commissione si basa su casi anteriori di aiuti alla ristrutturazione [vedi ad esempio le decisioni 88/454/CEE (Renault), GU n. L 220 dell'11. 8. 1988, pag. 30; 89/58/CEE (Rover) GU n. L 25 del 28. 1. 1989, pag. 92; 89/633/CEE (ENASA), GU n. L 367 del 16. 12. 1989, pag. 62 ed infine 94/1068/CE (Volkswagen Sachsen) GU n. L 385 del 31. 12. 1994, pag. 1], nei quali essa è partita dal presupposto che un aiuto è proporzionato all'impegno di ristrutturazione se il suo importo in percentuale dei costi totali sostenuti dall'impresa per la ristrutturazione (pari nel presente caso a 239,9 Mio di DEM nel periodo compreso fra il 1991 e il 1995) corrisponde all'incirca alla percentuale della capacità in tal modo eliminata. Nel caso di NL, la percentuale dell'aiuto, pari al 51,8 %, è leggermente superiore a quella della riduzione della capacità, pari al 48,6 %. Tale piccola differenza è giustificata, a parere della Commissione, dalla situazione economica e sociale particolarmente difficile in cui versano i nuovi Länder tedeschi, che sono ormai riconosciuti come regioni assistite a norma dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera a) del trattato. La Commissione ha accettato una differenza analoga anche nel caso degli investimenti di Volkswagen in Sassonia.

La Commissione ritiene pertanto che l'aiuto concesso a FBG sia commisurato al suo scopo, consistente nella ristrutturazione della società, avvenuta con risultati positivi nel 1995. Essa rileva tuttavia, sulla base di una valutazione indipendente, che il prezzo versato da MB per la quota detenuta dalla THA è inferiore al valore di mercato e contiene pertanto elementi di aiuto di Stato.

Tale aiuto aggiuntivo, dell'importo di 8,6 Mio di DEM, non è pertanto proporzionato alle spese sostenute, né può giustificarsi con considerazioni di ordine regionale. Esso equivale ad un aiuto al funzionamento, che a norma della disciplina comunitaria non può essere concesso in alcun caso. Lo stesso vale per ogni altro aiuto che MB richieda per i suoi investimenti effettuati dopo la privatizzazione completa di FBG e prima del completamento del piano di ristrutturazione.

Di conseguenza, il governo tedesco deve ottenere da MB il rimborso della differenza tra il valore dell'impresa ed il prezzo d'acquisto effettivamente versato, cioè 8,595 Mio di DEM, maggiorata degli interessi calcolati al tasso di mercato praticato il giorno della vendita. Inoltre, la Germania deve astenersi dal concedere ulteriori aiuti alla ristrutturazione sotto qualunque forma.

Il governo tedesco deve inoltre presentare alla Commissione una relazione da cui risulti che MB ha eseguito completamente il piano di ristrutturazione ed in cui figurino in particolare i dettagli relativi agli investimenti effettuati e agli aiuti concessi. Sulla base di tale relazione, che deve essere presentata entro la fine del 1996, la Commissione potrà accertare che l'intensità effettiva degli aiuti non superi il massimale del 51,8 % da essa considerato ammissibile. In caso contrario, infatti, non si possono escludere effetti negativi per il settore,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli aiuti sottoelencati, concessi dalla Germania all'impresa Mercedes-Benz AG per i suoi investimenti nelle società Fahrzeugtechnik Beteilingungsgesellschaft mbH, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH ed Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH, con sede a Ludwigsfelde nel Brandeburgo, sono compatibili con l'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato e con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo SEE:

— aiuti sotto forma di contributi diretti agli investimenti (Investitionszuschüsse) per un importo complessivo di 15,28 Mio di DEM, di cui 8,89 Mio di DEM già corrisposti indebitamente prima della sospensione dei versamenti; sotto forma di contributi fiscali agli investimenti (Investitionszulagen) per un importo di 9,08 Mio di DEM, di cui 8,45 Mio già corrisposti indebitamente prima della sospensione dei versamenti; ed infine sotto forma di ammortamenti straordinari (Sonderabschreibungen) per un importo di 1,2 Mio di DEM;

— aiuti sotto forma di compensazione delle perdite, per un importo di 58,8 Mio di DEM già corrisposti indebitamente dalla THA prima della sospensione dei versamenti;

— aiuti sotto forma di parziale rinunzia, da parte della THA, al rimborso di un prestito per gli investimenti, nella misura corrispondente agli ammortamenti operati dall'impresa sulle attività fisse con esso acquisite, per un importo che equivale ad un contributo netto di 39,8 Mio di DEM.

Articolo 2

La Germania esige da Mercedes-Benz AG il rimborso della differenza tra il prezzo da questa pagato alla Treuhandanstalt per l'acquisizione di Fahrzeugtechnik Beteilingungsgesellschaft mbH di Ludwigsfelde ed il valore di quest'ultima impresa quale stimato da un esperto indipendente, in quanto detta differenza, pari a 8,595 Mio di DEM, rappresenta un aiuto di Stato incompatibile con l'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato e con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo SEE. Il rimborso comprende gli interessi a decorrere dalla data dell'acquisizione, cioè dal 1° gennaio 1994, ed al tasso applicato in Germania per il calcolo dell'equivalente-sovvenzione netto degli aiuti erogati per più finalità.

Articolo 3

La Germania si astiene dal concedere a Mercedes-Benz ulteriori aiuti agli investimenti nel quadro del programma di ristrutturazione di Fahrzeugbau und Fahrzeugtechnik Beteilingungsgesellschaft mbH, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH ed Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH di Ludwigsfelde.

Articolo 4

La Germania trasmette alla Commissione e discute con essa una relazione finale sulle spese sostenute per le misure di ristrutturazione a Ludwigsfelde e sui pagamenti intervenuti per la corresponsione degli aiuti. Da tale relazione deve risultare che l'intensità degli aiuti alla ristrutturazione non supera il 51,8 %. La Commissione attende tale relazione entro la fine del 1996.

Articolo 5

La Germania comunica alla Commissione entro un mese a decorrere dalla notificazione della presente decisione le misure adottate in applicazione della stessa.

Articolo 6

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 26 giugno 1996.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione