II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 26 juni 1996

betreffende staatssteun van Duitsland ter bevordering van investeringsplannen van Mercedes-Benz in Ludwigsfelde (Brandenburg)

(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(97/13/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 93, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, inzonderheid op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig artikel 93, lid 2, eerste alinea, van het EG-Verdrag gelegenheid te hebben gegeven hun opmerkingen te maken,

Overwegende hetgeen volgt:

I

Bij schrijven van 14 januari 1992 [1] stelde de Commissie Duitsland in kennis van haar besluit van 18 december 1991 om de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden met betrekking tot voorgenomen staatssteun voor investeringen van Mercedes-Benz, hierna „MB" genoemd, in de nieuwe deelstaten, in het bijzonder in Brandenburg.

Bij de inleiding van de procedure uitte de Commissie ernstige twijfel over de verenigbaarheid van de steun met de gemeenschappelijke markt, omdat:

— de betrokken steunmaatregelen niet correct, overeenkomstig de procedure van artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag bij de Commissie waren aangemeld en niet nauwkeurig konden worden begroot;

— er gevaar voor vervalsing van de mededinging bestond door de hoge intensiteit van de voorgenomen steun voor een investeringsplan dat tot een aanzienlijke capaciteitsuitbreiding op de Europese markt voor vrachtwagens zou kunnen leiden;

— niet voldoende was aangetoond dat de naar verhouding hoge intensiteit van de regionale steun en de toekenning van indirecte investeringssteun en van tijdelijke produktiesteun door de Treuhandanstalt, hierna „THA" genoemd, gerechtvaardigd waren wegens de structurele en economische problemen van de nieuwe deelstaten, en kon worden gevreesd dat de totale steunintensiteit onevenredig hoog was en onverenigbaar kon zijn met de criteria van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobielindustrie [2].

II

Bij brieven van 19 september en 14 december 1990, en van 14 maart 1991 verzocht de Commissie Duitsland overeenkomstig de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobielindustrie, hierna „kaderregeling" genoemd, bepaalde steunmaatregelen ten behoeve van de investeringen van MB in de nieuwe deelstaten aan te melden. Daarbij maakte zij duidelijk, dat dergelijke steun niet zonder voorafgaande aanmelding bij en goedkeuring door de Commissie mocht worden toegekend.

Bij schrijven van 29 mei 1991 bracht de Duitse Regering hiertegen in, dat naar haar mening de kaderregeling tussen 1 januari 1991 en 31 maart 1991 niet op de nieuwe Duitse deelstaten van toepassing was, omdat de kaderre-

[1] PB nr. C 68 van 17. 3. 1992, blz. 8.

[2] PB nr. C 123 van 18. 5. 1989, blz. 3.

geling oorspronkelijk einde 1990 zou aflopen en een rechtsgeldige verlenging enkel mogelijk was met officiële instemming van de Duitse Regering of nadat de Commissie, na een procedure uit hoofde van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag een formele beschikking had gegeven. Aangezien de omstreden maatregelen echter vóór 31 maart 1991 waren goedgekeurd, konden zij door de Commissie alleen worden getoetst aan haar beleidslijnen inzake regionale steunregelingen voor de nieuwe deelstaten.

Op de volgende gronden kon de Commissie het rechtsstandpunt van Duitsland niet aanvaarden:

1. De beschikking van de Commissie van 21 februari 1990 betreffende de toepassing van de kaderregeling op Duitsland, die door de Duitse Regering niet werd aangevochten, was niet aan een bepaalde termijn gebonden, zodat de verlenging van de kaderregeling geen invloed op de aanmeldingsverplichtingen had.

2. De Duitse Regering heeft de verlenging van de kaderregeling niet aangevochten noch zich daaromtrent geuit, zodat de Commissie redelijkerwijs kon aannemen, dat zij de bepalingen ervan zou nakomen.

3. Bij de goedkeuring van de uitbreiding van bestaande regionale steunregelingen tot de nieuwe Duitse deelstaten ([3]), bepaalde de Commissie dat de communautaire kaderregelingen moesten worden nageleefd. Deze uitbreiding betekende, dat de bepalingen van het 19e kaderprogramma van de „Gemeinschaftsaufgabe" (in juli 1991 gepubliceerd door de Duitse Regering en door de Commissie goedgekeurd bij brief SG(90) D/27707 van 2 oktober 1991) ook bij steunmaatregelen in de nieuwe deelstaten moesten worden nageleefd. Bijgevolg geldt de verplichting tot voorafgaande aanmelding van steun aan de automobielindustrie ook in deze gevallen.

De Commissie beschouwde de omstreden steunmaatregelen derhalve als niet aangemelde steun, omdat Duitsland de steun had toegestaan zonder dat de Commissie haar voorafgaande goedkeuring had gegeven.

Het besluit, de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden, werd genomen op grond van een eerste grondige onderzoek van alle informatie waarover de Commissie beschikte ingevolge brieven van de Duitse Regering van 16 september en 10 december 1991 en verschillende bijeenkomsten met vertegenwoordigers van de Duitse autoriteiten.

Bij schrijven van 14 januari 1992 maande de Commissie Duitsland aan, binnen één maand na de inleiding van de procedure, haar standpunt in de zaak MB kenbaar te maken en binnen tien werkdagen te bevestigen dat zij zich zou onthouden van alle steunbetalingen voor de investeringen van MB in de vestigingen Ludwigsfelde en Ahrensdorf. Ingeval de gevraagde bevestiging niet op tijd zou binnenkomen, behield de Commissie zich het recht voor, door een voorlopige maatregel de stopzetting van alle steunbetalingen ten behoeve van de omstreden investeringsplannen te gelasten.

([3]) Brief SG(91) D/12002 van 9 januari 1991.

III

Bij brief van 29 januari 1992 verklaarde de Duitse Regering zich bereid van de betaling van verdere steun af te zien totdat de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag zou zijn beëindigd. Met een schrijven van 30 maart 1992 maakte zij haar standpunt bekend inzake de brief van de Commissie van 14 januari 1992. Nadat de overige Lid-Staten en andere belanghebbenden door bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* ([4]) waren aangemaand hun opmerkingen aangaande de inleiding van de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag kenbaar te maken, ontving de Commissie in de loop van de procedure hieromtrent geen opmerkingen.

Bij een schrijven van 24 april 1992 verzocht de Commissie Duitsland en de THA om bijkomende informatie die zij noodzakelijk achtte om het onderzoek van de zaak te kunnen afsluiten. De Commissie verduidelijkte haar vragen vervolgens tijdens een bilaterale bijeenkomst op 28 april 1992 en lichtte ze nader toe bij brieven van 14 mei, 5 juni, 21 augustus en 17 november 1992; hierop antwoordde de Duitse Regering bij brieven van 20 mei, 20 juli, 27 augustus en 6 en 16 oktober 1992. Die antwoorden werden verder besproken tijdens vergaderingen op 15 en 16 juni en 13 oktober 1992 tussen vertegenwoordigers van de Commissie, de verschillende Duitse autoriteiten en MB.

Oorspronkelijk zouden de investeringsplannen in twee fasen worden uitgevoerd. Eerst zou de THA het voormalige Oostduitse IFA-Kombinat Nutzfahrzeuge, waarin de totale vrachtwagenproduktie van de DDR was samengebracht, privatiseren en een holdingmaatschappij oprichten, de Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft (FBG), die een produktieonderneming — de Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde (NL) — en een ontwikkelingsonderneming — de Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik (EGL) — zou oprichten. De FBG zou eerst volledig eigendom van de THA blijven. In 1992 verwierf MB echter een participatie van 25 %. NL zou in het kader van een „Lohnmontagevertrag" tot het jaar 1994 de eindassemblage van lichte Mercedes-bedrijfswagens overnemen. In een tweede fase zou MB een nieuwe produktie-eenheid in Ahrensdorf bij Ludwigsfelde oprichten, om na de stillegging van de NL-fabriek einde 1994 de produktie van de vrachtwagenmodellen LN 1 (ook bekend onder de benaming T2) en LN 2 over te nemen.

In deze fase van de procedure hadden de vermelde brieven en de bijeenkomsten onder meer betrekking op de verduidelijking van de volgende punten:

— details van de investeringsplannen van MB in de nieuwe deelstaten, met inachtneming van de overige activiteiten van de onderneming in de sector bedrijfswagens;

— het nauwkeurige bedrag van de voorgenomen of reeds aan MB of aan de gemeenschappelijke onderneming NL betaalde steun;

([4]) Zie voetnoot 1.

— de precieze omvang van de verplichtingen die de THA tegenover MB en de gemeenschappelijke onderneming is aangegaan;

— een analyse van de capaciteit, de produktie, de produktiekosten, de prijsstructuur en de financiële draagkracht van NL;

— de raming en berekening van de verkoopprijs voor de THA-onderneming NL en voor haar activa in het geval van een overname door MB;

— een prognose van de capaciteit, de produktie en de kosten van de in Ahrensdorf op te richten fabriek, alsmede de ontwikkeling van de jaarcapaciteit van alle vracht- en bestelwagenfabrieken van MB in Europa tot en met 1996;

— een onderzoek van de geplande uitgaven, om te kunnen vaststellen in hoeverre zij volgens de criteria die de Commissie bij de toepassing van de kaderregeling automobielindustrie hanteert, voor steunverlening in aanmerking komen;

— een grondige analyse van de nettomeerkosten voor de oprichting van de nieuwe fabriek in Ahrensdorf, ten opzichte van een door MB gekozen vergelijkbare produktievestiging in een centraal gelegen regio van de Gemeenschap die niet voor steun in aanmerking komt;

— de mogelijke negatieve uitwerking van de toekenning van de voorgenomen steunmaatregelen op de sector, met bijzondere inachtneming van de capaciteitsontwikkeling.

Daar de ontwikkeling op de markt voor lichte en middelzware vrachtwagens en die voor bestelwagens minder gunstig was dan oorspronkelijk werd aangenomen, besloot MB einde 1992 voor de nabije toekomst van de bouw van de nieuwe vestiging af te zien en — na overeenstemming met de THA over de overname van de overblijvende aandelen FBG — de exploitatie in de bestaande kleine assemblagefabriek in Ludwigsfelde voort te zetten. Na dit besluit beëindigde de Commissie op verzoek van Duitsland haar onderzoek van de zaak (schrijven van 22 december 1992).

Na de afsluiting van de onderhandelingen tussen MB en de THA over de voorwaarden voor de overname van de resterende aandelen FBG, die een vol jaar duurden, deed Duitsland bij brief van 17 februari 1994 bij de Commissie een nieuwe aanmelding van de overeenkomstig de definitieve nieuwbouwplannen in Ahrensdorf gewijzigde steun- en investeringsplannen ten gunste van NL en EGL. Op verzoek van de Commissie deelde Duitsland bij brieven van 29 juli en 28 oktober 1994 alsmede tijdens een ontmoeting op 28 november 1994 nadere bijzonderheden en aanvullende inlichtingen mee. Verder legde Duitsland bescheiden inzake de verwerving van de holding FBG door MB over alsmede een afschrift van de koopovereenkomst tussen de THA en MB.

Bij brief van 20 december 1994 verzocht de Commissie Duitsland de waarde van FBG door een onafhankelijke deskundige te laten schatten, om zeker te zijn dat de verkoop van de betrokken FBG-aandelen (75 %) aan MB geen elementen van staatssteun bevatte. Bij brief van 7 april 1995 deelde Duitsland de Commissie mede, dat het adviesbureau Arthur Andersen met de schatting was belast en deed zij voorstellen voor de te gebruiken schattingsmethode. Bij brief van 8 september 1995 stemde de Commissie in met de voorgestelde methode, nadat zij deze had onderzocht en van opmerkingen had voorzien. Omdat de schatting echter niet tijdig binnenkwam, drong de Commissie er op 27 december 1995 bij Duitsland op aan, het schattingsrapport voor te leggen, en zij kondigde aan dat bij ontstentenis hiervan voorlopige maatregelen zouden worden genomen. Bij brief van 29 februari 1996 zond Duitsland het rapport toe. De inhoud van dit document werd, samen met de bijkomende vragen van de Commissie, tijdens een vergadering op 19 maart 1996 behandeld en in een brief aan de Commissie van 27 maart 1996 gepreciseerd. In brieven van 17 april en 26 april 1996 verduidelijkte Duitsland alle nog overgebleven vragen.

Nadat MB haar plannen had gewijzigd, ging het in de eerste plaats om de volgende punten:

1. de vorm, de inhoud en de voorwaarden van de overeenkomst waarbij MB de overblijvende 75 % van de aandelen FBG van de THA verwierf;

2. de inhoud en de uitvoering van het herstructureringsplan voor NL;

3. de bepaling van de nettosteun die de THA volgens de overeenkomst aan FBG zou verlenen;

4. de waarde van FBG in de veronderstelling dat zij haar activiteiten na de wijziging van de oorspronkelijke plannen zou voortzetten;

5. de nettocapaciteitsvermindering bij NL na de intrede van MB.

IV

Met betrekking tot de verenigbaarheid van de voorgenomen steun met de gemeenschappelijke markt beroept Duitsland zich op drie bepalingen van het Verdrag:

1. Artikel 92, lid 2, onder c): steunmaatregelen aan de economie van bepaalde streken van de Bondsrepubliek Duitsland die nadeel ondervinden van de deling van Duitsland.

   Volgens Duitsland is dit de rechtsgrondslag waarop de Commissie zich moet baseren bij de behandeling van de vraag, of de onderhavige steunmaatregelen met het Verdrag verenigbaar zijn. Ondanks de vereniging van Duitsland op 3 oktober 1990 hebben de nieuwe deelstaten nog steeds met economische nadelen als gevolg van de deling te kampen. De Commissie dient dus te onderzoeken of die nadelen verdere staatssteun rechtvaardigen. Indien dit het geval is, behoeven de overige criteria voor de beoordeling van staatssteun aan de automobielindustrie — met inbegrip van voor de sector specifieke overwegingen of het gevaar voor overcapaciteit — niet te worden toegepast.

2. Artikel 92, lid 3, onder a): steunmaatregelen ter bevordering van de economische ontwikkeling van streken waarin de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst.

   Met betrekking tot het toegestane steunplafond voert Duitsland aan, dat volgens de jongste statistieken de nieuwe deelstaten tot de minst ontwikkelde gebieden behoren, en verwijst het naar het Delors-pakket II, waarin de nieuwe deelstaten als gebieden van doelstelling 1 worden ingedeeld, waarvoor het netto-subsidie-equivalent maximaal 75 % mag bedragen.

3. Artikel 92, lid 3, onder b): steunmaatregelen om een ernstige verstoring in de economie van een Lid-Staat op te heffen.

   De Duitse Regering ziet hierin een bijkomende rechtsgrondslag voor de toekenning van de omstreden steun, daar de problemen in verband met de integratie en omschakeling van de voormalige planeconomie in een markteconomisch systeem haars inziens de economie van Duitsland ernstig verstoren.

Ten aanzien van de gemeenschappelijke ondernemingen NL en EGL voeren de Bondsregering en MB voorts het volgende aan:

1. In aansluiting op de voltooiing van de monetaire unie tussen de beide delen van Duitsland in juli 1990, stortte de verkoop van de oude IFA-bedrijfsvoertuigmodellen W 50 en L 60 volledig in. Teneinde in Ludwigsfelde arbeidsplaatsen te verzekeren, werd in februari 1991 in het kader van de herstructurering van het voormalige IFA-Kombinat voor bedrijfsvoertuigen de onderneming NL opgericht. Hierbij werd onderhandeld met verschillende vrachtwagenproducenten, doch met uitzondering van MB hebben alle belangstellenden ervan afgezien zich in Ludwigsfelde te engageren, wegens de daarmee verbonden grote risico's.

2. Door de tussen de THA, IFA en MB gesloten consortiumovereenkomst kon de produktie van bedrijfsvoertuigen in Oost-Duitsland worden voortgezet en was het mogelijk een groot deel van de arbeidsplaatsen te behouden. MB ging er aanvankelijk mee akkoord de herstructurering van NL te ondersteunen totdat de plannen voor een nieuwe fabriek op het platteland zouden zijn voltooid. Hiertoe verlegde de onderneming een deel van haar produktie van lichte en middelzware vrachtwagens van West- naar Oost-Duitsland. MB produceert bij NL echter beslist niet om aan de vraag van de markt te voldoen. De bij NL vervaardigde hoeveelheden zouden, met geringe extra kosten voor investeringen en personeel, ook in andere fabrieken van het concern — gedeeltelijk ook met de hulp van partners — kunnen worden vervaardigd. Daar MB voor de produkten van NL dezelfde verrekeningsprijs betaalt als voor vrachtwagens die in vergelijkbare Mercedes-fabrieken zijn vervaardigd, haalt het concern uit de produktie bij NL geen bijkomend voordeel.

3. De renteloze investeringslening van 100 miljoen DM, die de THA in 1991 aan de holding FBG had toegekend, was noodzakelijk om te voldoen aan de voor de voortzetting van de activiteiten noodzakelijke minimumeisen in verband met gebouwen en machines.

4. De verliezen van NL, die aanvankelijk op meer dan 300 miljoen DM waren geraamd, konden einde 1993 worden teruggebracht tot 70,2 miljoen DM, omdat MB aan de onderneming managementdiensten verschafte. Het aandeel van de THA in de verliezen, dat volgens de oorspronkelijke consortiumovereenkomst tot 200 miljoen DM was begrensd, werd hierdoor tot 63,2 miljoen DM teruggebracht; de rest kwam voor rekening van MB.

5. NL nam ook het IFA-opleidingscentrum over, waar de werknemers van NL en van de andere machinebouwondernemingen uit Brandenburg hun basisopleiding kregen. Voor de terbeschikkingstelling van deze opleidingsplaatsen, die de behoeften van NL ruimschoots overtreffen, heeft MB van officiële zijde opleidingssteun ontvangen ten bedrage van 980 000 DM.

6. Na de wijziging van haar investeringsplannen voor de nieuwe deelstaten nam MB met ingang van 1 januari 1994 de resterende 75 % van het kapitaal van FBG over. Het concern verplichtte zich ertoe tot het jaar 2003 in Ludwigsfelde — en alleen daar — jaarlijks minstens 10 000 stuks van het LN1-(T2-) vrachtwagenmodel (of een opvolgingsmodel) te laten produceren; daarbij gaat het om het chassis, het lakken en de eindassemblage. Er zal werk zijn voor ten minste 1 000 werknemers. Bovendien moet MB tot einde 1998 nog eens 70 miljoen DM in de fabriek investeren. Bij niet-nakoming van de contractuele verplichtingen moet aan de THA een contractuele boete van 100 miljoen DM worden betaald. De overeenkomst waarin deze verplichtingen zijn vastgelegd, vervangt de vroegere consortiumovereenkomst tussen de partijen.

7. Tot de verkoop van NL heeft de THA voor het herstel van de in het verleden aan het milieu toegebrachte schade (Altlastensanierung) bij NL 7,4 miljoen DM uitgegeven; naar het zich laat aanzien zal voor de volgende jaren nog 19,5 miljoen DM nodig zijn. THA poogt voor dit laatste bedrag de federale overheid ertoe te bewegen van schuldvorderingen af te zien; lukt dit niet, dan is zij bereid 80 % van de kosten over te nemen. De resterende 20 % draagt MB in elk geval.

8. Door de nieuwe overeenkomst behaalt de THA bij de verkoop van NL een aanzienlijk grotere winst — 32,2 miljoen DM netto — ten opzichte van de ongeveer 70 miljoen DM in het geval van liquidatie van NL en EGL. Bovendien worden in de regio arbeidsplaatsen veiliggesteld.

9. De capaciteit van NL komt enkel in de plaats van de capaciteit van het vroegere IFA-Kombinat. Daar de operationele capaciteit voorheen bij 35 000 stuks per jaar lag en er in de tweede helft van de jaren 80 constant ongeveer 30 000 stuks werden vervaardigd, terwijl er bij NL daarentegen slechts een capaciteit is voor 18 000 stuks en er voor 1994-1996 slechts een jaarlijkse produktie van ongeveer 12 000 eenheden is voorzien, wordt de produktiecapaciteit door de intrede van MB aanzienlijk verminderd. De plannen omvatten eveneens — na het opgeven van de nieuwbouwplannen in Ahrensdorf — een aanzienlijke capaciteitsvermindering bij de bedrijfswagens in de nieuwe deelstaten, terwijl de markten in Oost-Europa in expansie zijn.

V

Op grond van de inlichtingen die Duitsland in de loop van de procedure van artikel 93, lid 2, heeft voorgelegd, kan de Commissie de herstructureringsinspanningen en -kosten in de onderhavige zaak als volgt samenvatten:

1. Sinds de inleiding van de procedure zijn de produktieplannen van MB en de THA grondig herzien. In een eerste fase werd de bedrijfswagencapaciteit in Ludwigsfelde aanvankelijk van 35 000 zware en middelzware IFA-vrachtwagens teruggebracht tot 24 000 middelzware LN2- en lichte T2-vrachtwagens van het merk MB. Na het opgeven van de uitvoering van de tweede fase (oprichting van een nieuwe fabriek voor vrachtwagens in Ahrensdorf), werd de eerste fase aldus gewijzigd, dat de fabriek in Ludwigsfelde niet meer zoals aanvankelijk gepland in 1994 wordt stilgelegd, maar als vaste produktie-eenheid voor lichte Mercedes-vrachtwagens wordt gehandhaafd.

2. Teneinde de produktie niet te onderbreken bracht MB eigen installaties naar Ludwigsfelde over, om de fabricage van Mercedes-vrachtwagens met gebruik van de daar aanwezige installaties snel over te nemen, de produktie-installaties te optimaliseren en zoveel mogelijk werknemers in dienst te houden. In de fabriek werden aanvankelijk zowel LN1-modellen als de lichte LN2-modellen geproduceerd, doch begin 1994 werd de produktie van het LN2-model beëindigd.

3. Na de uitvoering van de gewijzigde tweede fase omvat de fabriek voor bedrijfswagens in Ludwigsfelde een koetswerkinstallatie, een lakkerij en een assemblagelijn, met een jaarcapaciteit van 18 000 eenheden, die tegenwoordig voor de produktie van lichte LN1-(T2-) vrachtwagens wordt gebruikt. Om de vestiging zelfstandig te maken werd een nieuwe grote lakkerij opgericht voor het van het type LN1 afgeleide model bestelwagen. Deze omvangrijke investering heeft, samen met de ingrijpende rationalisering van de installaties en de inrichting van de fabriek, evenals andere maatregelen voor de modernisering van gebouwen en logistiek, de herstructurering vertraagd, zodat deze pas einde 1995 werd afgesloten. In totaal zullen bij NL 1 250 en bij de ontwikkelingsonderneming EGL nog eens 150 personen werkzaam zijn.

4. Door de uitbreiding van de fabriek in Ludwigsfelde kon MB haar produktiestructuur in de sector bedrijfsvoertuigen rationaliseren en de fabricage in haar produktievestigingen als volgt specialiseren: lichte bestelwagens worden in het Spaanse Vitoria gebouwd, zware bestelwagens in Düsseldorf, lichte vrachtwagens in Ludwigsfelde en middelzware en zware vrachtwagens in Wörth.

5. Bij de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming door MB en de THA werden de exploitatieverliezen van NL tot 1994 op meer dan 300 miljoen DM geraamd. De THA had ermee ingestemd, verliezen te dragen overeenkomstig haar aandeel in de onderneming, doch beperkt tot 200 miljoen DM. In feite beliepen de verliezen einde 1993 echter slechts 70,2 miljoen DM. Zij waren het gevolg van de uitgaven in de beginfase voor opleiding en herstructurering, alsmede van de overname van meer werknemers uit het voormalige IFA-Kombinat dan in feite nodig waren. Bovendien moesten de carrosserieën van de LN1-bestelwagens wegens het ontbreken van de gepaste lakinstallaties naar Düsseldorf worden vervoerd en voor de eindassemblage naar Ludwigsfelde worden teruggebracht. In 1992 verleende de THA aan de holdingmaatschappij FBG een voorschot van 80,7 miljoen DM ter compensatie van verliezen, maar de maatschappij heeft de niet gebruikte bedragen, vermeerderd met de rente over het voorschot, aan de THA terugbetaald. Daar het LN2-model van 1991 tot 1994 gelijktijdig in Ludwigsfelde en in Wörth werd geproduceerd, ontstonden er voor MB bijkomende kosten. De stopzetting van de parallelle produktie in Ludwigsfelde en de daarmee verbonden personeelsvermindering zal de onderneming ten hoogste 12 miljoen DM kosten, die alleen en rechtstreeks door MB worden gedragen.

6. Tot einde 1993 heeft NL in totaal 88,9 miljoen DM en in de jaren 1994 en 1995 nog eens 51,4 miljoen DM in de modernisering van haar installaties geïnvesteerd. Deze maatregelen werden in de eerste jaren met behulp van een investeringslening van de THA ten bedrage van 100 miljoen DM gefinancierd. De THA heeft evenwel een gedeelte van de lening in de mate van afschrijving van de daarmee gekochte machines afgeschreven en daardoor afgezien van de terugbetaling van een deel van de lening, zodat de verliezen van NL en de daarmee verbonden verplichting van de THA tot dekking van de verliezen dienovereenkomstig zijn verminderd. Op grond van de nieuwe overeenkomst moet MB thans voor het niet gebruikte deel van de lening 5,58 miljoen DM rente aan de THA afdragen. Een gedeelte van die lening van 100 miljoen — 29 miljoen DM — werd voor de aanpassing van gebouwen aan bouwvoorschriften gebruikt. Nog eens 24,6 miljoen DM investeerde IFA in de sanering van de vestiging en in infrastructuur. Deze investeringen voor de instandhouding van de waarde en de exploitatiegeschiktheid van de vestiging waren eigenlijk reeds veel eerder nodig geweest, maar werden in het economische systeem van de voormalige DDR verwaarloosd. Zonder die investeringen zouden terreinen en gebouwen tegen een aanzienlijk lagere prijs aan MB moeten zijn verkocht.

7. Tot het einde van 1993 bedroegen de kosten voor de herstructurering van NL en EGL — dit wil zeggen investeringen in machines, gebouwen en infrastructuur, dekking voor onvoldoende kasmiddelen en wijzigingen in het bedrijfskapitaal — in totaal 177,4 miljoen DM. Bij dit bedrag moet nog eens de 62,5 miljoen DM worden opgeteld, die MB in 1994 en 1995 heeft geïnvesteerd voor de modernisering van installaties, de ecologische sanering en het vrijwillige vertrek van werknemers. De herstructureringskosten van in totaal 239,9 miljoen DM voor het tijdvak van 1991 tot 1995 zijn daardoor veel hoger uitgevallen dan aanvankelijk verwacht.

8. MB verwierf de overblijvende aandelen FBG met ingang van 1 januari 1994 voor in totaal 7,875 miljoen DM. Overeenkomstig de verkoopovereenkomst betaalde het concern in het jaar 1994 aan de THA 476 000 DM voor vroeger gevormde voorzieningen die niet waren gebruikt en derhalve werden geliquideerd. Bovendien heeft MB voor een bedrag van 55 miljoen DM de grond en de gebouwen verworven die NL voorheen pachtte.

9. De koopprijs voor grond en gebouwen werd in 1994 niet op grond van een onafhankelijke schatting vastgelegd, maar werd in onderhandelingen tussen de THA/IFA en MB vastgesteld, nadat een tweede bieder met een recht van eerste koop, zich uit de onderhandelingen had teruggetrokken. Nochtans was de prijs per vierkante meter wellicht hoger dan die voor vergelijkbare terreinen te Ludwigsfelde, die IFA aan andere particuliere ondernemingen had verkocht, toen de marktprijs nog beduidend hoger lag. Bovendien bepaalt de overeenkomst dat ingeval MB een deel van de grond wederverkoopt of verpacht tegen een hogere prijs, een herschatting moet worden verricht en het verschil dat meer dan 7 % bedraagt aan de THA moet worden terugbetaald.

10. Als gevolg van de investeringen en de privatisering zijn zowel NL als de houdstermaatschappij FBG sinds 1994 rendabel, omdat er nog slechts één produkt wordt vervaardigd, de vervoerskosten door de oprichting van een lakkerij voor de T2-bestelwagen zijn gedaald en de produktiviteit is gestegen. Daar de verrekeningsprijzen binnen het concern worden bepaald door de totale kosten in vergelijkbare vestigingen, kon NL door de vermindering van de produktieomvang (zie hierna) ook de opbrengst per vrachtwagen verhogen.

VI

Bij haar beoordeling dient de Commissie om te beginnen steeds te onderzoeken welke maatregelen van de autoriteiten van een Lid-Staat elementen van staatssteun bevatten en welke onder de bepalingen over staatssteun volgens artikel 92 van het EG-Verdrag vallen.

Op grond van de inlichtingen die Duitsland en MB tijdens de procedure hebben verstrekt, heeft de Commissie zich een totaalbeeld kunnen vormen van alle elementen van staatssteun in de betrokken maatregelen ten behoeve van de voormalige Treuhand-onderneming NL en kon zij de staatssteun nauwkeurig begroten.

1. De Duitse autoriteiten hebben aan NL en EGL in het raam van regionale steunregelingen tot 25,56 miljoen DM aan staatssteun toegekend in de vorm van investeringssubsidies (15,28 miljoen DM), investeringspremies (9,08 miljoen DM) en uitzonderlijke afschrijvingen (1,2 miljoen DM). Tot de staking van de betalingen na de inleiding van de procedure werden 8,9 miljoen DM aan investeringssubsidies en 8,45 miljoen DM aan investeringspremies op onwettige wijze aan NL betaald.

2. De toezegging van de THA, de verliezen tot 1991 van de onderneming NL voor 100 % te dekken en de verdere verliezen in de jaren 1992 en 1993 tot 75 % (tot een bedrag van 200 miljoen DM), stemt volgens de Commissie niet overeen met het normale gedrag van een particuliere investeerder die een participatie neemt in een gemeenschappelijke onderneming. Immers, ofschoon de THA aanvankelijk alle aandelen van de houdstermaatschappij FBG bezat en sinds 1992 nog slechts 75 %, heeft MB de onderneming op 1 januari 1994 verworven tegen een prijs die georiënteerd is op de vermogenswaarde ervan. Daardoor kon de THA, de middelen die zij tot dan toe ter dekking van de verliezen van de gemeenschappelijke onderneming had besteed, niet terug krijgen. Tot de staking van de betalingen in januari 1992 had de THA 80,7 miljoen DM betaald als voorschot op de vergoeding van de door haar te dragen verliezen. Aangezien de verliezen van FBG tot 1993 echter slechts 70,2 miljoen DM bedroegen, betaalde MB bij de aankoop van de resterende aandelen FBG aan de THA het deel van de voorschotten terug, rente inbegrepen, dat niet ter dekking van het aandeel van 75 % van de THA in de verliezen was gebruikt. De Commissie is derhalve tot de slotsom gekomen, dat het bedrag dat de THA daadwerkelijk heeft betaald ter compensatie van de verliezen van de houdstermaatschappij FBG — met inbegrip van de rente ten bedrage van 58,8 miljoen DM (na aftrek van de gedeeltelijke terugbetaling van de voorschotten van de THA door MB) — staatssteun oplevert.

3. Met betrekking tot het deel van de aandeelhouderslening van de THA, waarmee NL machines en uitrusting heeft gekocht (71 miljoen DM) stelt de Commissie vast dat het voornemen van de THA om vooraf van de volledige terugbetaling van de lening af te zien, in verhouding tot de afschrijving van de met de lening aangekochte activa, niet in overeenstemming is met de handelwijze van een particuliere investeerder die in een gemeenschappelijke onderneming deelneemt. Derhalve is het deel van de lening dat niet door MB werd terugbetaald — namelijk 39,8 miljoen DM — eveneens als staatssteun aan te merken.

4. Ook het gedeelte van de aandeelhouderslening van de THA, dat de Treuhandonderneming IFA overeenkomstig de wettelijke voorschriften aan herstel en modernisering van gebouwen heeft besteed (29 miljoen DM), evenals de bijkomende investeringen van IFA van 24,6 miljoen DM, dit wil zeggen uitgaven ten bedrage van in totaal 53,6 miljoen DM voor sanering van de grond en maatregelen op het gebied van infrastructuur, moeten als staatssteun worden aangemerkt, voor zover zij niet worden gedekt door de koopprijs die MB in het jaar 1994 heeft betaald. Daar de THA bij de verkoop echter 55,43 miljoen DM verkreeg (met inbegrip van de uitgaven van MB om de omvang van de milieuschade te ramen), dekte dit bedrag haar investeringen in de betrokken grond en gebouwen van NL. Gelet op het feit dat de onroerende goederen zonder deze renoveringen zo goed als waardeloos zouden zijn geweest, en dat er een tweede kandidaat-koper was, is de Commissie van mening dat de verkoop geen bijkomende elementen van staatssteun bevat.

5. Wat betreft de uitgaven voor het herstel van de in het verleden aan het milieu toegebrachte schade (Altlastensanierung), die de THA tot nu toe heeft gemaakt — 7,2 miljoen DM — en de uitgaven waarmee zij in dit verband verder rekening moet houden — 14,85 miljoen DM, dit wil zeggen 80 % van in totaal 19,8 miljoen DM — heeft de Commissie reeds vastgesteld, dat de uitgaven van de overheid ten behoeve van dergelijke ecologische sanering niet als staatssteun zijn te beschouwen. Deze zienswijze wordt ook in de onderhavige zaak gevolgd.

6. Ook de steun voor de opleiding ten bedrage van 980 000 DM, die Duitsland de onderneming NL heeft toegekend voor de basisopleiding van beginnende werknemers van andere ondernemingen uit de verwerkende nijverheid, vormt geen staatssteun.

7. Wat betreft de verkoop van de overblijvende aandelen FBG (75 %) van de THA aan MB, vreesde de Commissie dat de houdstermaatschappij mogelijkerwijs beneden de marktprijs was verkocht. Volgens de oorspronkelijke overeenkomst tussen de THA en MB bedroeg de feitelijke verkoopprijs overeenkomstig de nominale waarde van het geplaatste kapitaal 7,875 miljoen DM. Om te kunnen nagaan of deze prijs de daadwerkelijke marktwaarde van FBG weerspiegelt, verlangde de Commissie van Duitsland dat het de waarde van de vennootschap op het ogenblik van de verkoop zou laten schatten door een onafhankelijke deskundige. Het met die taak belaste accountantskantoor Arthur Andersen schatte de waarde van de holding per 31 december 1993 op 16,47 miljoen DM. Daar MB evenwel slechts een kleine 7,9 miljoen DM heeft betaald, moet het verschil tussen de geschatte waarde van de onderneming en de feitelijke koopprijs (8,6 miljoen DM) als staatssteun worden aangemerkt.

Wanneer de onder de punten 1, 2, 3 en 7 vermelde bedragen worden opgeteld, bedragen de maatregelen die als staatssteun moeten worden aangemerkt, in totaal 132,8 miljoen DM.

Deze steunmaatregelen dreigen de mededinging tussen de autoproducenten in de Gemeenschap te vervalsen, omdat zij de financiële lasten voor MB bij investeringen in de nieuwe deelstaten verminderen. Gelet op de intensieve intracommunautaire handel in de autosector beïnvloeden de voorgenomen steunmaatregelen ook het handelsverkeer tussen de Lid-Staten ongunstig. De betrokken maatregelen vallen derhalve binnen het toepassingsgebied van artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag en artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst.

VII

De Duitse Regering heeft artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag geschonden, doordat zij bepaalde delen van de investeringssteun en betalingen ter compensatie van verliezen ten behoeve van de vestiging Ludwigsfelde niet overeenkomstig artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag, heeft aangemeld. Zo heeft de houdstermaatschappij FBG voor 8,9 miljoen DM rechtstreekse subsidies ontvangen en 9,08 miljoen DM aan investeringspremies. De produktieonderneming NL kreeg van de THA een investeringslening van 100 miljoen DM en een voorschot van 80,7 miljoen DM ter dekking van gemaakte verliezen. Daar de Commissie niet overeenkomstig artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag tijdig op de hoogte werd gebracht van de invoering van de steunmaatregelen, heeft zij hierover geen standpunt kunnen innemen. Mitsdien is de niet aangemelde steun onwettig toegekend.

Daar de in artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag vastgestelde procedureregels, die ook strekken tot handhaving van de openbare orde, bindend zijn en het Hof van Justitie in zijn arrest van 19 juni 1973 in zaak 77/72, Capolongo/Maya, de rechtstreekse werking van deze regels heeft bevestigd, kan de steun niet achteraf rechtsgeldig worden verklaard.

Na de inleiding van de procedure van artikel 93, lid 2, door de Commissie heeft de Duitse Regering elke verdere betaling van steun opgeschort, totdat de procedure is beëindigd.

VIII

Duitsland heeft aangevoerd, dat de Commissie op de uitgaven van de autoriteiten, die zij in het kader van het onderzoek naar de verenigbaarheid van de voorgenomen steunmaatregelen als staatssteun moest aanmerken, de uitzonderingsbepalingen dient toe te passen van artikel 92, lid 2, onder c) (steunmaatregelen aan de economie van bepaalde streken van de Bondsrepubliek Duitsland die nadeel ondervinden van de deling van Duitsland), artikel 92, lid 3, onder a) (steunmaatregelen ter bevordering van de economische ontwikkeling van streken waarin de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst), of artikel 92, lid 3, onder b) (steunmaatregelen om een ernstige verstoring in de economie van een Lid-Staat op te heffen).

De toepassing van de uitzondering van artikel 92, lid 3, onder b), komt in het geval van Duitsland zeker niet in aanmerking. Weliswaar hebben de vereniging en de daarmee samengaande politieke en economische veranderingen een nadelige invloed op het economisch leven in Duitsland gehad, maar die nadelen alleen volstaan niet om de voornoemde bepaling toe te passen op een steunregeling, laat staan op een ad-hoc-steunmaatregel. De laatste maal dat de Commissie een steunregeling heeft aangemerkt als maatregel om een ernstige verstoring in de economie van een Lid-Staat op te heffen, was in 1991 toen zij haar goedkeuring hechtte aan een privatiseringsprogramma van de Griekse Regering. Daarbij had zij vastgesteld dat het desbetreffende privatiseringsprogramma een integraal onderdeel vormde van maatregelen ter sanering van de Griekse economie in haar geheel, die de Griekse Regering overeenkomstig Beschikking 91/136/EEG van de Raad [5] had toegezegd. In Duitsland is de situatie echter volledig verschillend.

Ook de uitzondering van artikel 92, lid 2, onder c), van het EG-Verdrag moet in enge zin worden uitgelegd. In dit verband stelt de Commissie vast, dat de problemen waarmee de nieuwe deelstaten te kampen hebben, het beste op grond van de uitzonderingsbepalingen van artikel 92, lid 3, onder a) en c) (steun om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken), van het EG-Verdrag en, gelet op de feiten, op grond van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobielsector kunnen worden opgelost.

[5] PB nr. L 66 van 13. 3. 1991, blz. 22.

Na de voltooiing van de Duitse monetaire unie in juli 1990 werd het onrendabel om in Ludwigsfelde vrachtwagens te produceren, daar voor de IFA-modellen W50 en L60 praktisch geen markt meer bestond. Om de vervaardiging van bedrijfsvoertuigen in deze traditionele vestiging echter te verzekeren, kwamen de THA en MB overeen, als overgangsoplossing tot de — oorspronkelijk geplande — bouw van een volledig nieuwe vrachtwagenfabriek, de gemeenschappelijke ondernemingen NL en EGL op te richten; deze zouden de fabriek van het voormalige IFA-Kombinat in Ludwigsfelde moeten herstructureren en moderniseren. Van meet af aan stond vast, dat de herstructureringsmaatregelen niet alleen aanzienlijke investeringen zouden vereisen, maar in de eerste produktiejaren ook zeer grote exploitatieverliezen tot gevolg zouden hebben die geen enkele particuliere investeerder alleen zou dragen. De regionale investeringssteun van de Duitse Regering alsmede de verliescompensatie — en investeringsmaatregelen van de THA vormen derhalve volgens de Commissie een onderdeel van de inspanningen om de vrachtwagenproduktie in Ludwigsfelde op lange termijn weer rendabel te maken, en bijgevolg moeten zij als herstructureringssteun worden onderzocht in het licht van de richtsnoeren neergelegd in de communautaire kaderregeling voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden (6), hierna „richtsnoeren" genoemd. In sectoren waarin bijzondere communautaire voorschriften inzake staatssteun gelden, zoals in het geval van de autoindustrie (de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobielindustrie (7), vinden de richtsnoeren slechts toepassing voorzover zij met die bijzondere voorschriften overeenstemmen. Daar in de onderhavige zaak de criteria van de communautaire kaderregeling en de sectoroverschrijdende richtsnoeren in wezen niet verschillend zijn, terwijl laatstgenoemde uitvoeriger ingaan op de toepasselijke procedure, geschiedt de navolgende beoordeling op basis van de richtsnoeren.

IX

Volgens de Gemeenschapsregels mag herstructureringssteun enkel worden verleend indien de toekenning ervan in het Gemeenschapsbelang is. De eerste voorwaarde hiertoe is dat hij gekoppeld is aan een levensvatbaar herstructureringsplan dat de levensvatbaarheid en gezondheid op lange termijn van de onderneming binnen een redelijk tijdsbestek zal herstellen en op grond van realistische veronderstellingen inzake de omstandigheden waaronder deze in de toekomst zal functioneren. Een tweede voorwaarde is de vermijding van buitensporige vervalsing van de mededinging door de steunmaatregelen. Ten derde moet de steun in verhouding staan tot de kosten en baten van de herstructurering. Ten slotte moet de Commissie ervoor zorgen dat de onderneming het herstructureringsplan volledig uitvoert en aan alle in de desbetreffende beschikking van de Commissie neergelegde voorwaarden voldoet.

De Commissie geeft toe dat de situatie na de vereniging van Duitsland economisch en politiek bijzonder was. Met name de wederopbouw van grote produktie-eenheden zoals in het geval van vrachtwagenproduktie, waarvan direct of indirect (toeleveranciers) vele arbeidsplaatsen afhankelijk zijn, stelde zowel de overheid als de particuliere investeerders voor een enorme opgave. Gezien de sociale problemen die de stillegging van een fabriek van deze grootte voor de regio tot gevolg zou hebben gehad en de nagestreefde economische en sociale samenhang in de Gemeenschap, deelt de Commissie het standpunt van Duitsland dat de voortzetting van de activiteiten van NL volledig in het belang is van de Gemeenschap. De fabriek maakt het mogelijk in een regio met een lage produktiviteit en een hoge werkloosheid 1 200 rechtstreekse arbeidsplaatsen te behouden. Nadat de plannen voor een nieuwe vestiging in Ahrensdorf zijn opgegeven, kan de vrachtwagenproduktie in Ludwigsfelde slechts op duurzame wijze worden voortgezet indien het herstructureringsplan met succes wordt voltooid.

De eerste voorwaarde: herstel van de levensvatbaarheid

Na onderzoek van het bedrijfs- en financieringsplan van FBG, NL en EGL is de Commissie tot de conclusie gekomen, dat de aanzet tot herstel van de economische levensvatbaarheid van de voormalige IFA-vrachtwagenfabriek stevig is. De gemeenschappelijke onderneming heeft 239,9 miljoen DM in de verbouwing van de beschikbare installaties geïnvesteerd. Door de aanpassing van de gebouwen aan de huidige normen, de vervanging van de voor de produktie van moderne vrachtwagens onbruikbare uitrusting en de voltooiing van de lakkerij is NL een produktie-eenheid geworden die aan de nieuwste technische normen voldoet.

Naar het oordeel van de Commissie was het onvermijdelijk dat de fabricage van bedrijfsvoertuigen in Ludwigsfelde in de eerste jaren verlieslijdend was. Toen begin 1991 op een van de twee fabricagelijnen van het voormalige IFA-Kombinat met de eindassemblage van gedeeltelijk (SKD) of volledig (CKD) gedemonteerde LN2-(later T2-)vrachtwagens werd begonnen, was deze produktie van meet af aan oneconomisch, omdat zij niet kon concurreren met een moderne geïntegreerde fabriek waar de voertuigen volledig worden geassembleerd. Dit lag enerzijds aan de gebrekkige infrastructuur en anderzijds aan het feit dat er noch just-in-time toeleveranciers beschikbaar waren, die de produkten konden leveren in de gewenste hoeveelheid, noch een logistiek in de zin van moderne voorraadtechniek. Bovendien moest het aanwezige personeel met het oog op de eisen van de moderne vrachtwagenproduktie intensief worden geschoold, terwijl het verdwijnen van overbodige van IFA overgenomen arbeidsplaatsen MB veel geld heeft gekost. Voorts moest de bestelwagenvariant van het T2-model voor het lakken naar Düsseldorf worden vervoerd, aangezien in de bestaande lakkerij enkel de voertuigcabine kon worden behandeld. Gelet op deze enorme financiële handicaps zou geen particuliere investeerder bereid zijn geweest een dergelijke omvangrijke en langdurige investering zonder staatssteun te verrichten.

In het kader van de herstructurering heeft NL in 1995 een nieuwe produktielijn en een nieuwe lakkerij geïnstalleerd voor de T2-bestelwagen, teneinde onafhankelijker te worden. Bovendien werd de parallelle produktie van de voornamelijk in Wörth geproduceerde vrachtwagens van het type LN2 beëindigd, zodat in Ludwigsfelde enkel nog voertuigen van het model T2 werden gebouwd. Daardoor steeg de produktiviteit van de fabriek.

(6) PB nr. C 368 van 23. 12. 1994, blz. 12.
(7) PB nr. C 123 van 18. 5. 1989, blz. 3.

Door de herstructureringsinspanningen van MB en de THA is de produktie bij NL aan het einde van 1995 economisch levensvatbaar geworden, zoals blijkt uit de aan de Commissie voorgelegde balansen. Op geconsolideerde basis had FBG vanaf 1994 winst moeten maken, en dit bleek in feite ook het geval te zijn. Volgens de Commissie is de voorgenomen steun bijgevolg gekoppeld aan een levensvatbaar herstructureringsprogramma.

Tweede vereiste: vermijding van buitensporige vervalsing van de mededinging door de steun

Wanneer uit een objectieve beoordeling van de vraa — en aanbodvoorwaarden blijkt dat op de relevante markt structurele overcapaciteit bestaat, moet het herstructureringsplan een in verhouding tot de steun staande bijdrage leveren tot de herstructurering van de desbetreffende bedrijfstak door een onomkeerbare vermindering of sluiting van capaciteit. Alle economische deskundigen zijn het erover eens dat er begin van de jaren 90 een capaciteitsoverschot in de sector bedrijfsvoertuigen bestond. Dit gaf ook voor MB de doorslag om af te zien van de bouw van een nieuwe, zeer moderne fabriek in Ahrensdorf, ter vervanging van de volledig verouderde installaties van NL. In dit verband houdt de Commissie rekening met het feit dat de modernisering van NL samenging met een vermindering van de jaarlijkse assemblagecapaciteit van 35 000 tot 18 000 vrachtwagens. Hiermee is volgens de Commissie in beginsel aan het tweede vereiste voldaan.

Derde vereiste: steun in evenredige verhouding tot de kosten en baten van de herstructurering

De Commissie stelt vast, dat zelfs de allernieuwste uitrustingen van het voormalige IFA-Kombinat in Ludwigsfelde bij lange na niet voldeden aan de eisen van een moderne vrachtwagenproduktie. Andere installaties waren daarentegen volledig verouderd en moesten volledig worden vervangen. De verbouwing van de fabriek heeft aan de THA en MB bijgevolg in totaal 239,9 miljoen DM gekost.

Volgens de communautaire regels moet de omvang van de steun evenredig zijn met de problemen die hij wil verhelpen. De regionale investeringssteun ten bedrage van 25,72 miljoen DM en de netto-bijdrage van de THA van 39,8 miljoen DM voor de investering in machines en uitrusting zijn volgens de Commissie evenredig met de uitgaven die nodig zijn om de vestiging tot een moderne assemblagefabriek voor vrachtwagens om te bouwen. Deze verbouwing is een wezenlijk onderdeel van het herstructureringsplan.

Wat betreft de netto-bijdrage van de THA ten bedrage van 58,8 miljoen DM ter dekking van verliezen van de onderneming NL, deelt de Commissie het standpunt van Duitsland, dat ten tijde van de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming geen particuliere investeerder in de verouderde produktievestiging in Ludwigsfelde zou hebben geïnvesteerd zonder de deelname van de THA en haar toezegging dat zij een groot deel van de door de aanvankelijk onrendabele produktie onvermijdelijke bedrijfsverliezen zou dekken. Deze toezegging van de THA moet derhalve als een wezenlijk onderdeel van haar opvatting worden beschouwd, dat de privatisering van de onderneming op een sociale manier moest geschieden. In dit verband herinnert de Commissie eraan, dat zij reeds op een andere plaats de bijzondere opdracht van de THA bij de omschakeling van de planeconomie naar een markteconomisch systeem heeft erkend (zie bij voorbeeld haar brief SG(91) D/17825 met betrekking tot bepaalde financiële en andere maatregelen in het kader van de activiteiten van de THA).

Het buitengewone karakter van deze maatregelen betekent echter ook dat zij in ieder geval gericht moeten zijn op de omstandigheden van het concrete individuele geval. Bijzondere waakzaamheid is geboden wanneer subsidies worden gegeven aan een onderneming zoals NL, die gedeeltelijk is geprivatiseerd. De motivering die de THA voor haar toezegging de verliezen te dekken heeft gegeven, kan slechts worden goedgekeurd voorzover de verliezen zijn terug te voeren op de oneconomische produktiewijze of op andere regionale nadelen in verband met de produktie in de nieuwe deelstaten. Volgens de Commissie heeft de THA ervoor gezorgd, dat haar bijdrage tot de compensatie van verliezen van NL tot een minimum werd beperkt en ver onder de oorspronkelijke ramingen is gebleven.

De Commissie overweegt herstructureringssteun ten bedrage van in totaal 124,32 miljoen DM toe te staan. In het licht van de vermindering van de produktiecapaciteit voor vrachtwagens van 35 000 stuks per jaar ten tijde van de toekenning van de steun tot 18 000 stuks thans, vormt dit een passende bijdrage tot de oplossing van de structurele problemen van de betrokken sector. Terzelfder tijd sluit de Commissie zich aan bij vroegere gevallen van herstructureringssteun — onder meer de Beschikkingen 88/454/EEG (Renault) (PB nr. L 220 van 11. 8. 1988, blz. 30), 89/58/EEG (Rover) (PB nr. L 25 van 28. 1. 1989, blz. 92), 89/633/EEG (ENASA) (PB nr. L 367 van 16. 12. 1989, blz. 62) en 94/1068/EG (Volkswagen Saksen) (PB nr. L 385 van 31. 12. 1994, blz. 1) — waarin zij ervan uitging dat de steun in verhouding tot de herstructureringsinspanningen staat, wanneer het aandeel van de steun in de totale kosten van de onderneming ten behoeve van de herstructurering (in de onderhavige zaak 239,9 miljoen DM voor het tijdvak 1991-1995) bij benadering overeenstemt met de omvang van de daarbij verminderde capaciteit. In het geval van NL ligt het aandeel van de steun (51,8 %) licht boven de capaciteitsvermindering van 48,6 %. Deze geringe overcompensatie kan volgens de Commissie worden gerechtvaardigd door de bijzonder moeilijke economische en sociale omstandigheden in de nieuwe deelstaten, die inmiddels als steungebieden in de zin van artikel 92, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag zijn erkend. Ook in het geval van Volkswagen Saksen heeft de Commissie een gelijkaardige overcompensatie aanvaard.

De Commissie is bijgevolg van mening dat de aan FBG verleende steun evenredig is met het doel ervan, de in 1995 met vrucht afgesloten herstructurering van de onderneming. Zij heeft echter op grond van een onafhankelijke schatting vastgesteld dat de koopprijs die MB voor de aandelen in het bezit van de THA heeft betaald, onder de marktwaarde ligt en derhalve elementen van staatssteun bevat.

Deze bijkomende steun ten bedrage van 8,6 miljoen DM staat niet in verhouding tot de uitgaven. Hij kan ook niet worden gerechtvaardigd door regionale toestanden. Het gaat hier eerder om produktiesteun, die volgens de communautaire kaderregeling in geen geval mag worden verleend. Hetzelfde geldt voor eventuele verdere steun waarop MB een beroep zou doen voor de investeringen die zij heeft gedaan na de volledige privatisering van FBG en vóór de voltooiing van het herstructureringsplan.

De Duitse Regering moet derhalve van MB het verschil terugvorderen tussen de waarde van de onderneming en de feitelijke verkoopprijs, dit wil zeggen 8,595 miljoen DM, te verhogen met rente tegen de op de verkoopdatum op de markt geldende rentevoet. Bovendien moet Duitsland afzien van de toekenning van verdere herstructureringssteun, in welke vorm ook.

De Duitse Regering moet de Commissie voorts een verslag voorleggen waaruit blijkt dat MB het herstructureringsplan volledig heeft uitgevoerd, en dat aangeeft welke investeringen werden verricht en welke steun aan de onderneming werd verleend. Aan de hand van dit verslag, dat uiterlijk einde 1996 bij de Commissie moet zijn ingediend, vergewist de Commissie zich ervan, dat de daadwerkelijke steunintensiteit niet hoger is dan het door haar toelaatbaar geachte plafond van 51,8 %, daar anders negatieve gevolgen voor de sector niet zijn uit te sluiten.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De volgende steun die Duitsland aan Mercedes-Benz AG heeft toegekend voor investeringen in Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH te Ludwigsfelde, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH te Ludwigsfelde, en Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH te Ludwigsfelde, met zetel te Brandenburg, zijn verenigbaar met artikel 92, lid 3, onder c), van de EG-Verdrag en artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst:

— steun in de vorm van investeringssubsidies van in totaal 15,28 miljoen DM, waarvan 8,89 miljoen DM tot de staking van de betalingen onwettig is toegekend, van investeringspremies ten bedrage van 9,08 miljoen DM, waarvan 8,45 miljoen DM tot de staking van de betalingen onwettig is toegekend, en van een uitzonderlijke afschrijving ten bedrage van 1,2 miljoen DM;

— steun die door de Treuhandanstalt is toegekend in de vorm van een verliescompensatie voor een bedrag van 58,8 miljoen DM, die tot de staking van de betalingen onwettig is verleend;

— steun die door de Treuhandanstalt is toegekend in de vorm van een deel van een investeringslening, van de terugbetaling waarvan de Treuhandanstalt heeft afgezien voor zover de betrokken activa werden afgeschreven, en die overeenstemt met een nettobetaling van 39,8 miljoen DM.

Artikel 2

Duitsland moet van Mercedes-Benz AG het verschil terugvorderen tussen de verkoopprijs die de onderneming aan de Treuhandanstalt heeft betaald voor Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH te Ludwigsfelde, en de door een onafhankelijke deskundige geschatte waarde, omdat dit verschil ten bedrage van 8,595 miljoen DM staatssteun vormt die niet verenigbaar is met artikel 92, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag en artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst. Het terug te betalen bedrag omvat rente vanaf de dag van de verkoop — dit wil zeggen 1 januari 1994 — tegen de op die datum voor de berekening van het netto-subsidie-equivalent van de verschillende soorten steun in Duitsland geldende rentevoet.

Artikel 3

Duitsland ziet af van verdere steunverlening voor investeringen van Mercedes-Benz in het kader van het programma voor de herstructurering van Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH te Ludwigsfelde, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH te Ludwigsfelde, en Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH te Ludwigsfelde.

Artikel 4

Duitsland stelt de Commissie in kennis van en bespreekt met haar een eindverslag over de uitgaven voor de herstructureringsmaatregelen in Ludwigsfelde en de verrichte steunbetalingen, waaruit blijkt dat de intensiteit van de herstructureringssteun 51,8 % niet overschrijdt. De Commissie verwacht dat het verslag vóór einde 1996 wordt voorgelegd.

Artikel 5

Duitsland deelt de Commissie binnen één maand te rekenen vanaf de bekendmaking van deze beschikking mede welke maatregelen zijn genomen om aan deze beschikking te voldoen.

Artikel 6

Deze beschikking is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel, 26 juni 1996.

Voor de Commissie

Karel VAN MIERT

Lid van de Commissie