II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 26. juni 1996

om Tysklands statsstøtte til Mercedes-Benz' investering i Ludwigsfelde (Brandenburg)

(Kun den tyske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(97/13/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have givet de interesserede parter en frist til at fremsætte deres bemærkninger, jf. traktatens artikel 93, stk. 2, første afsnit, og

ud fra følgende betragtninger:

I

Ved skrivelse af 14. januar 1992 [1] underrettede Kommissionen Tyskland om, at den den 18. december 1991 havde besluttet at indlede proceduren efter traktatens artikel 93, stk. 2, i anledning af den statsstøtte, der påtænktes ydet til Mercedes-Benz' (MB) investeringer i de nye delstater, specielt i Brandenburg.

Kommissionen gav i den forbindelse udtryk for alvorlige betænkeligheder angående støttens forenelighed med fællesmarkedet, i betragtning af:

— at den omhandlede støtte ikke var blevet anmeldt til Kommissionen som foreskrevet i traktatens artikel 93, stk. 3, og det ikke var muligt at få et klart overblik over dens størrelse

— at den planlagte høje støtteintensitet til et investeringsprojekt, der kunne føre til en betragtelig kapacitetsforøgelse på det europæiske lastbilmarked, indebar en risiko for konkurrencefordrejninger

— at der ikke var fremlagt tilstrækkelig dokumentation for, at den forholdsvis høje regionalstøtteintensitet og Treuhandanstalts ydelse af indirekte investeringsstøtte og midlertidig driftsstøtte var berettiget på grund af strukturelle og økonomiske problemer i de nye delstater, samt at der var grund til at frygte, at den samlede støtteintensitet ville blive så høj, at støtten ikke opfyldte betingelserne i EU's rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien [2].

II

Ved skrivelse af 19. september og 14. december 1990 samt 14. marts 1991 opfordrede Kommissionen Tyskland til at indgive anmeldelse af bestemte støtteforanstaltninger til fordel for MB's investeringer i de nye delstater i overensstemmelse med EF's rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien. Den indskærpede i den forbindelse, at sådan støtte ikke måtte ydes uden forudgående anmeldelse til og godkendelse fra Kommissionen.

Tyskland gjorde i skrivelse af 29. maj 1991 gældende, at de omhandlede rammebestemmelser efter Tysklands opfattelse ikke var gældende i tidsrummet 1. januar 1991 — 31. marts 1991, eftersom de oprindeligt skulle udløbe ved udgangen af 1990 og kun kunne forlænges med

[1] EFT nr. C 68 af 17. 3. 1992, s. 8.

[2] EFT nr. C 123 af 18. 5. 1989, s. 3.

retligt bindende virkning med formel tilslutning fra den tyske regering eller ved formel beslutning truffet af Kommissionen efter traktatens artikel 93, stk. 2. Men eftersom de omhandlede foranstaltninger var blevet iværksat før den 31. marts 1991, ville Kommissionen kun kunne tage dem til behandling i relation til de godkendte regionalstøtteordninger for de nye delstater.

Kommissionen kunne af følgende grunde ikke tilslutte sig det tyske standpunkt:

1. Kommissionens beslutning af 21. februar 1990 om anvendelsen af de omhandlede rammebestemmelser på Tyskland blev ikke anfægtet af den tyske regering og var ikke tidsmæssigt begrænset, hvilket indebar, at den principielle anmeldelsespligt ikke blev berørt af, at gyldighedsperioden for rammebestemmelserne blev forlænget.

2. Den tyske regering har ikke anfægtet forlængelsen af rammebestemmelserne og heller ikke udtalt sig herom, og Kommissionen kunne derfor med fuld ret gå ud fra, at den ville overholde de gældende bestemmelser.

3. Ved godkendelsen af, at de eksisterende regionalstøtteordninger blev udvidet til også at gælde de nye delstater ([3]), fastholdt Kommissionen, at rammebestemmelserne skulle overholdes. Denne udvidelse indebærer, at bestemmelserne i det 19. rammeprogram for forbundsstatens og delstaternes fælles regionaludviklingsprogram, den såkaldte »Gemeinschaftsaufgabe«, som blev offentliggjort af den tyske regering i juli 1991 og godkendt af Kommissionen ved skrivelse SG(90) D/27707 af 2. oktober 1991, også skal overholdes, når der er tale om støtteprojekter i de nye delstater. Det betyder, at pligten til at indgive forhåndsanmeldelse angående statsstøtte til motorkøretøjsindustrien også gælder i disse tilfælde.

Kommissionen betragtede derfor de omhandlede støtteforanstaltninger som ikke anmeldt støtte, da den blev bevilget af Tyskland uden Kommissionens forudgående godkendelse.

Beslutningen om at indlede proceduren efter traktatens artikel 93, stk. 2, blev truffet efter den første, indgående gennemgang af alle de oplysninger, Kommissionen var i besiddelse af, og som stammede fra Tysklands skrivelse af 16. september og 10. december 1991 samt flere bilaterale møder med repræsentanter for de tyske myndigheder.

Ved skrivelse af 14. januar 1992 opfordrede Kommissionen Tyskland til inden for en måned at fremsætte sine bemærkninger til, at Kommissionen havde indledt procedure i MB-sagen, og inden for ti arbejdsdage at meddele, om Tyskland var indforstået med at indstille enhver udbetaling af støtte til MB's investeringer i Ludwigsfelde og Ahrensdorf. Såfremt Kommissionen ikke fik rettidig meddelelse herom, forbeholdt den sig ret til ved foreløbige forholdsregler at påbyde indstilling af enhver udbetaling af støtte til de pågældende investeringsprojekter.

([3]) Skrivelse SG(91) D/12002 af 9. januar 1991.

III

Ved skrivelse af 29. januar 1992 erklærede den tyske regering sig rede til at afstå fra at udbetale yderligere støtte, indtil proceduren efter traktatens artikel 93, stk. 2, var afsluttet, og ved skrivelse af 30. marts 1992 fremsatte den sine bemærkninger til Kommissionens skrivelse af 14. januar 1992. I en meddelelse i De *Europæiske Fællesskabers Tidende* ([4]) opfordrede Kommissionen de øvrige medlemsstater og andre interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til indledningen af proceduren efter traktatens artikel 93, stk. 2, men den modtog ingen bemærkninger under proceduren.

Ved skrivelse af 24. april 1992 anmodede Kommissionen den tyske regering og Treuhandanstalt (THA) om de yderligere oplysninger, den havde brug for, for at kunne afslutte sagsbehandlingen. De spørgsmål, Kommissionen derefter stillede på et bilateralt møde den 28. april 1992 og derefter uddybede nærmere i skrivelser af 14. maj, 5. juni, 21. august og 17. november 1992, blev besvaret af Tyskland i flere omgange med skrivelser af 20. maj, 20. juli, 27. august samt 6. og 16. oktober 1992. Svarene blev drøftet yderligere på møder mellem repræsentanter for Kommissionen, de forskellige tyske myndigheder og MB den 15. og 16. juni samt den 13. oktober 1992.

Investeringsprojektet skulle oprindeligt gennemføres i to faser. Først skulle THA privatisere den tidligere østtyske virksomhed, IFA-Kombinat Nutzfahrzeuge, som stod for hele det tidligere DDR's produktion af lastbiler, og oprette en produktionsvirksomhed — Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde (NL) — og en udviklingsvirksomhed — Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik (EGL), der skulle høre ind under holdingselskabet Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft (FBG). FBG skulle i første omgang fuldt ud forblive i THA's besiddelse. I 1992 overtog MB imidlertid en andel på 25 % af kapitalen. NL skulle inden for rammerne af en lønarbejdsaftale (Lohnmontagevertrag) foretage den endelige samling af lette Mercedes-lastbiler frem til 1994. I den næste fase skulle MB etablere en ny fabrik i Ahrensdorf ved Ludwigsfelde, som skulle overtage produktionen af lastbilmodellerne LN 1 (også benævnt T2) og LN 2, når NL-fabrikken blev nedlagt i slutningen af 1994.

Under denne del af proceduren drejede det sig bl.a. om at få afklaret følgende spørgsmål i de nævnte skrivelser og på møderne:

— nærmere enkeltheder i forbindelse med MB's investeringsplaner i de nye delstater under hensyn til virksomhedens øvrige aktiviteter inden for erhvervskøretøjssektoren

— den nøjagtige størrelse af den støtte, der påtænktes eller allerede var udbetalt til MB eller joint venture-virksomheden NL

([4]) Se fodnote 1.

— det nærmere omfang af de forpligtelser, THA havde påtaget sig over for MB og joint venture-virksomheden

— en analyse af NL's kapacitet, produktion, produktionsomkostninger, prisstruktur og finansielle situation

— vurdering og beregning af købsprisen for THA-virksomheden NL eller for virksomhedens aktiver ved afhændelse til MB

— prognose over kapacitet, produktion og omkostninger på den fabrik, der skulle etableres i Ahrensdorf, samt udviklingen i den årlige kapacitet på alle MB's last- og varevognsfabrikker i Europa til og med 1996

— gennemgang af de planlagte udgifter for at kunne fastslå, om de var støtteberettigede efter de kriterier, Kommissionen lægger til grund ved anvendelsen af EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien

— indgående analyse af de netto-meromkostninger, etableringen af den nye fabrik i Ahrensdorf var forbundet med for MB, i forhold til hvad det ville have kostet at etablere en tilsvarende fabrik i et centralt beliggende område inden for EF, der ikke er berettiget til støtte

— den planlagte støttes mulige negative indvirkninger for hele sektoren under særligt hensyn til kapacitetsudviklingen.

Da markedet for lette og mellemstore lastbiler og varevogne udviklede sig mindre gunstigt end oprindeligt antaget, besluttede MB i slutningen af 1992 at opgive at opføre den nye fabrik i nær fremtid og — efter at være nået til forståelse med THA om overtagelse af den resterende del af FBG — videreføre driften i den bestående lille samlefabrik i Ludwigsfelde. Efter denne beslutning indstillede Kommissionen i første omgang sin undersøgelse af sagen efter anmodning fra Tyskland (skrivelse af 22. december 1992).

Efter afslutning af forhandlingerne mellem MB og THA om betingelserne for overtagelsen af den resterende del af FBG, som havde strakt sig over et helt år, indgav Tyskland ved skrivelse af 17. februar 1994 en ny anmeldelse til Kommissionen om støtteprojektet og investeringsplanerne til fordel for NL og EGL, således som de var blevet ændret efter den endelige opgivelse af byggeplanerne i Ahrensdorf. Efter anmodning fra Kommissionen gav Tyskland en række yderligere oplysninger herom ved skrivelse af 29. juli og 28. oktober 1994 samt på et møde den 28. november 1994. Desuden fremlagde Tyskland yderligere oplysninger om MB's overtagelse af holdingselskabet FBG samt en kopi af købekontrakten mellem THA og MB.

Ved skrivelse af 20. december 1994 opfordrede Kommissionen Tyskland til at lade en uafhængig vurderingsmand foretage en vurdering af værdien af FBG, for at man kunne være sikker på, at afhændelsen af de pågældende FBG-andele (75 %) til MB ikke var forbundet med noget element af statsstøtte. Ved skrivelse af 7. april 1995 meddelte Tyskland Kommissionen, at man ville lade vurderingen foretage af firmaet Arthur Andersen, og vedlagde forslag til vurderingsmetode. Kommissionen gav sin tilslutning til den foreslåede fremgangsmåde ved skrivelse af 8. september 1995, efter at den havde gennemgået den og knyttet en række anmærkninger til den. Men da vurderingsrapporten ikke blev indgivet til tiden, pressede Kommissionen den 27. december 1995 på over for Tyskland for at få den fremlagt, og meddelte, at den ville iværksætte foreløbige forholdsregler, hvis den ikke blev fremlagt. Ved skrivelse af 29. februar 1996 fremsendte Tyskland den ønskede rapport. Dens indhold og yderligere spørgsmål fra Kommissionen blev drøftet på et møde den 19. marts 1996 og uddybet i en skrivelse fra Kommissionen af 27. marts 1996. Ved skrivelse af 17. april og 26. april 1996 afklarede Tyskland alle de endnu udestående spørgsmål.

Efter ændringerne i MB's planer var der hovedsagelig tale om følgende punkter:

1) arten og indholdet af samt de nærmere betingelser i kontrakten om MB's overtagelse af de resterende 75 % af FBG

2) indholdet og gennemførelsen af planen for NL's omstrukturering

3) opgørelsen af den nettostøtte, THA ifølge kontrakten skal yde FBG

4) værdien af FBG under forudsætning af, at FBG fortsætter sin virksomhed efter ændringerne i de oprindelige planer

5) nettokapacitetsnedskæringerne i NL efter MB's overtagelse.

IV

Med hensyn til spørgsmålet om den planlagte støttes forenelighed med fællesmarkedet har Tyskland påberåbt sig tre bestemmelser i traktaten:

1. Artikel 92, stk. 2, litra c): støtteforanstaltninger for økonomien i visse af Forbundsrepublikken Tysklands områder, som er påvirket af Tysklands deling.

   Tyskland finder, at det er denne bestemmelse, Kommissionen bør lægge til grund ved afgørelsen af, om de omhandlede støtteforanstaltninger er forenelige med traktaten. Til trods for Tysklands genforening pr. 3. oktober 1990 har de nye delstater stadig en række økonomiske handicap, der skyldes den hidtidige deling. Kommissionen burde derfor undersøge, om ikke disse handicap fortsat gør det berettiget at yde statsstøtte. I så fald ville de øvrige kriterier for vurdering af statsstøtte, og i særdeleshed kriterierne i EF's rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien — herunder sektorspecifikke hensyn og risikoen for overkapacitet — ikke finde anvendelse.

2. Artikel 92, stk. 3, litra a): støtte til fremme af den økonomiske udvikling i områder, hvor levestandarden er usædvanlig lav, eller hvor der hersker en alvorlig underbeskæftigelse.

   Med hensyn til størrelsen af den støtte, der må ydes, fremfører Tyskland, at de nye delstater ifølge de seneste statistikker hører til de mindst udviklede områder, og henviser til Delors-pakke II, hvori de nye delstater blev klassificeret som mål 1-områder, hvor der kan ydes regionalstøtte på op til 75 % i NSÆ.

3. Artikel 92, stk. 3, litra b): støtte til afhjælpning af en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi.

   Den tyske regering peger på denne bestemmelse som en yderligere hjemmel for at yde den her omhandlede støtte, da problemerne med at omlægge den tidligere planøkonomi og integrere den i et markedsøkonomisk system efter dens opfattelse skaber alvorlige forstyrrelser i den tyske økonomi.

Med hensyn til joint venture-virksomheden NL og EGL har den tyske regering og MB endvidere fremført følgende:

1. I tilslutning til etableringen af møntunionen mellem de to dele af Tyskland i juli 1990 brød afsætningen af de gamle IFA-lastbiler af model W50 og L60 fuldstændig sammen. For at sikre arbejdspladser i Ludwigsfelde oprettede man i februar 1991 virksomheden NL, som led i omstruktureringen af det tidligere IFA-Nutzfahrzeuge-Kombinat. I den forbindelse forhandlede man med flere lastbilfabrikanter, men bortset fra MB afviste de alle at engagere sig i Ludwigsfelde på grund af den høje risiko, der var forbundet hermed.

2. I kraft af den konsortieaftale, der blev indgået mellem THA, IFA og MB, lykkedes det at fortsætte produktionen af lastbiler i Østtyskland og bevare en stor del af arbejdspladserne. MB gik oprindeligt med til at bidrage til saneringen af NL, indtil planerne for en helt ny fabrik var klar. MB flyttede derfor en del af sin produktion af små og mellemstore lastbiler fra Vest- til Østtyskland. At MB flyttede en del af sin produktion over til NL, skyldtes ikke nødvendigvis et ønske om at efterkomme efterspørgslen på markedet. De biler, der produceres i NL, kunne med en ringe ekstraudgift til investeringer og personale også have været produceret på andre af koncernens fabrikker — eventuelt sammen med en samarbejdspartner. Eftersom MB betaler samme afregningspriser for NL-producerede lastbiler som for lastbiler produceret i sammenlignelige Mercedes-fabrikker, har koncernen ingen ekstra fordele ved at producere i NL.

3. Det rentefrie investeringslån på 100 mio. DM, som THA i 1991 havde ydet holdingselskabet FBG, var nødvendigt for at dække de vigtigste behov for bygninger og maskiner, således at driften kunne fortsætte.

4. NL's tab, som oprindeligt blev anslået til over 300 mio. DM, blev ved udgangen af 1993 reduceret til 70,2 mio. DM, fordi MB ydede virksomheden managementbistand. Den del på højst 200 mio. DM, som THA ifølge den oprindelige konsortieaftale skulle dække, blev således bragt ned på 63,2 mio. DM, medens MB skulle dække resten.

5. NL overtog også IFA-uddannelsescentret, hvor personalet i NL og hos andre maskinfabrikanter i Brandenburg får deres grunduddannelse. MB modtog statslig uddannelsesstøtte på 980 000 DM for at stille disse uddannelsespladser, som langt oversteg NL's behov, til rådighed.

6. Efter at have ændret sine investeringsplaner i de nye delstater overtog MB de resterende 75 % af kapitalen i FGB med virkning fra 1. januar 1994. Koncernen forpligtede sig til at lade mindst 10 000 enheder af LN1- (T2-)lastbilen (eller dens efterfølger) producere i Ludwigsfelde — og kun dér — og denne produktion omfatter grundkonstruktion, lakering og samling. Det skulle beskæftige mindst 1 000 arbejdstagere. Desuden skal MB frem til udgangen af 1998 investere yderligere 70 mio. DM i fabrikken. I tilfælde af tilsidesættelse af disse kontraktsforpligtelser skal der betales en konventionalbod på 100 mio. DM til THA. Den kontrakt, hvori disse forpligtelser opregnes, træder i stedet for den tidligere konsortieaftale mellem parterne.

7. Indtil afhændelsen havde THA haft udgifter på 7,4 mio. DM til miljøsanering i NL, og i de kommende år ventes der at blive tale om yderligere 19,5 mio. DM. For sidstnævnte beløbs vedkommende forsøger THA at få forbundsstaten til at frafalde kravet herom, men er i modsat fald rede til at overtage 80 % af udgifterne. De resterende 20 % skal under alle omstændigheder dækkes af MB.

8. Den nye kontrakt giver THA et betydeligt større udbytte af salget af NL — nemlig på 132,2 mio. DM netto — hvilket skal ses i forhold til de ca. 70 mio. DM, der ville blive tale om i tilfælde af likvidation af NL og EGL. Desuden opnås en sikring af arbejdspladser i området.

9. NL's kapacitet vil udelukkende komme til at erstatte kapacitet i det tidligere IFA-Kombinat. Den disponible kapacitet lå tidligere på 35 000 enheder, og i anden halvdel af 80'erne blev der konstant produceret ca. 30 000 enheder, hvorimod NL kun har disponibel kapacitet til 18 000 enheder og i 1994-1996 kun påregner en årlig produktion på ca. 12 000 enheder, og produktionskapaciteten vil derfor blive væsentlig reduceret efter MB's overtagelse af fabrikken. Projektet vil således — efter opgivelsen af byggeplanerne i Ahrensdorf — resultere i en betydelig nedskæring af kapaciteten inden for lastbilproduktion i de nye delstater, på et tidspunkt hvor markederne i Østeuropa er præget af ekspansion.

V

På grundlag af de oplysninger, Tyskland har fremlagt under proceduren efter artikel 93, stk. 2, kan saneringsbestræbelserne og -omkostningerne i denne sag sammenfattes således:

1. MB's og THA's produktionsplaner er siden procedurens indledning blevet revideret fundamentalt. Hvad den første fase angår, blev kapaciteten til lastbilproduktion i Ludwigsfelde i første omgang ændret fra 35 000 store og mellemstore lastbiler til 24 000 mellemstore LN2- og lette T2-lastbiler af MB-mærket. Efter opgivelsen af den anden fase (etablering af en ny lastbilfabrik i Ahrensdorf) blev planerne ændret, således at Ludwigsfelde-fabrikken ikke længere, som oprindelige planlagt, skulle nedlægges i 1994, men derimod nu bevares som fast produktionssted for lette Mercedes-lastbiler.

2. Ud fra ønsket om ikke at afbryde produktionen flyttede MB en del af sine egne anlæg til Ludwigsfelde for hurtigt at kunne genoptage produktionen af Mercedes-lastbiler med brug også af Ludwigsfelde-fabrikkens anlæg, optimere produktionsanlæggene og sikre beskæftigelsen for så mange arbejdstagere som muligt. På fabrikken blev der i begyndelsen produceret såvel LN1- som lette LN2-modeller, men i begyndelsen af 1994 blev LN2-produktionen standset.

3. Efter gennemførelsen af den ændrede anden fase omfatter lastbilfabrikken i Ludwigsfelde et karosseri-anlæg, et lakeringsanlæg og et samleanlæg med en årlig kapacitet på 18 000 lastbiler, der for øjeblikket bruges til at producere lette LN1- (T2-)lastbiler. For at gøre fabrikken selvforsynende blev der etableret et nyt, stort lakeringsanlæg til den kassevogn, der er udviklet på basis af LN1-lastbilen. Denne betydelige investering har sammen med den omfattende rationalisering af fabrikkens anlæg og konfiguration samt modernisering af bygninger og logistik forsinket omstruktureringen, der først blev afsluttet ved udgangen af 1995. NL vil beskæftige i alt 1 250 ansatte, medens yderligere 150 vil være beskæftiget i udviklingsvirksomheden EGL.

4. Udbygningen af fabrikken i Ludwigsfelde betød, at MB kunne rationalisere sin produktionsstruktur i erhvervskøretøjssektoren og opnå følgende specialisering af produktionen på de forskellige produktionssteder: små varevogne produceres i Vitoria i Spanien, store varevogne produceres i Düsseldorf, små lastbiler i Ludwigsfelde og mellemstore og store lastbiler i Wörth.

5. Da MB og THA etablerede deres joint venture-virksomhed, blev NL's driftsunderskud frem til 1994 anslået til over 300 mio. DM. THA havde indvilliget i at dække tab svarende til sin andel i virksomhed, dog højst 200 mio. DM. Reelt lå underskuddet ved udgangen af 1993 dog kun på 70,2 mio. DM. Underskuddet stammede fra udgifterne i indkøringsfasen, uddannelses- og omstruktureringsforanstaltningerne samt overtagelsen af flere ansatte i det tidligere IFA-Kombinat, end man egentlig havde behov for. Desuden måtte LN1-kassevognens karosseri på grund af manglende lakeringsfaciliteter transporteres til Düsseldorf for at blive lakeret og derefter tilbage til Ludwigsfelde til den endelige samling. THA ydede i 1992 holdingselskabet FBG et forskud på 80,7 mio. DM til dækning af tab, men fik tilbagebetalt det beløb, der ikke blev brugt, med samt renter af forskuddet. At LN2-modellen fra 1991 til 1994 blev produceret samtidig i Ludwigsfelde og i Wörth, betød meromkostninger for MB. Standsningen af denne parallelproduktion i Ludwigsfelde og den dermed forbundne personaleindskrænkning vil højst komme til at koste virksomheden 12 mio. DM, som alene og direkte skal dækkes af MB.

6. Ved slutningen af 1993 havde NL investeret i alt 88,9 mio. DM og i årene 1994 og 1995 yderligere 51,4 mio. DM i at modernisere sine anlæg. Denne modernisering blev i de første år finansieret ved hjælp af et investeringslån fra THA på 100 mio. DM. THA afskrev dog delvis lånet i overensstemmelse med virksomhedens afskrivning af de maskiner, der blev købt ved hjælp heraf, og gav dermed afkald på at få en del af lånet tilbagebetalt, således at NL's tab og THA's deraf følgende forpligtelse til tabsdækning blev reduceret. Ifølge den nye kontrakt skal MB nu overføre 5,58 mio. DM i renter til THA for den del af lånet, der ikke blev brugt. En del af lånet på de 100 mio. DM — 29 mio. DM — blev brugt til at tilpasse bygningerne til de gældende byggeforskrifter. Andre 24,6 mio. DM investerede IFA i sanering og infrastrukturer. Disse investeringer, der tog sigte på at bevare produktionsstedets værdi og funktionsdygtighed, burde egentlig have været foretaget længe før, men blev forsømt under det økonomiske system, der herskede i det tidligere DDR. Uden disse investeringer havde jorden og bygningerne måttet sælges til en langt lavere pris til MB.

7. Ved udgangen af 1993 beløb omkostningerne til omstruktureringen af NL og EGL — dvs. investeringer i maskiner, bygninger og infrastrukturer, likviditetsunderskud og omplaceringer af driftskapital — sig i alt til 177,4 mio. DM. Hertil skal lægges yderligere 62,5 mio. DM, som MB i 1994 og 1995 investerede i modernisering af anlæg, miljøsanering og frivillige fratrædelsesordninger. Omstruktureringsomkostningerne udgjorde således i alt 239,9 mio. DM i årene 1991-1995, hvilket er langt mere end oprindeligt forventet.

8. MB overtog den resterende del af FBG med virkning fra 1. januar 1994 for i alt 7,875 mio. DM. I henhold til købekontrakten betalte koncernen i 1994 yderligere 476 000 DM til THA for tidligere hensættelser, der ikke var blevet brugt og derfor frigivet. Desuden overtog MB for et beløb på 55 mio. DM den jord og de bygninger, NL hidtil havde forpagtet.

9. Købsprisen for jord og bygninger blev i 1994 ikke fastlagt på grundlag af en uafhængig vurdering, men derimod aftalt gennem forhandlinger mellem THA/IFA og MB, efter at en anden tilbudsgiver, der havde forkøbsret, havde trukket sig ud af forhandlingerne. Alligevel må kvadratmeterprisen antages at have ligget over prisen på tilsvarende grunde og bygninger i Ludwigsfelde, som IFA solgte til andre private virksomheder, da markedsprisen var endnu noget højere. Desuden indeholder kontrakten bestemmelser om, at hvis MB videresælger eller bortforpagter en del af grunden til en højere pris, skal der foretages en ny vurdering, og den del af forskellen, der overstiger 7 %, skal overføres til THA.

10. Som følge af investeringerne og privatiseringen har både NL og holdingselskabet FBG siden 1994 opereret rentabelt, bl.a. fordi der nu kun produceres ét produkt, transportomkostningerne er blev reduceret efter etableringen af lakeringsanlægget for T2-kassevogne, og effektiviteten er blevet øget. Da de interne afregningspriser inden for MB-koncernen er baseret på de samlede omkostninger på sammenlignelige produktionssteder, kunne NL ved at reducere produktionsvoluminet også øge indtjeningen pr. lastbil (se nedenfor).

VI

I sin vurdering må Kommissionen altid først se på, hvilke af de foranstaltninger, myndighederne i en medlemsstat har truffet, der indeholder elementer af statsstøtte, og hvilke af dem, der falder ind under bestemmelserne om statsstøtte i traktatens artikel 92.

På grundlag af de oplysninger, Tyskland og MB har fremlagt under procedurens forløb, har Kommissionen kunnet danne sig et klart overblik over alle elementer af statsstøtte i de her omhandlede foranstaltninger til fordel for den tidligere THA-virksomhed NL og over støttens størrelse.

1. De tyske myndigheder har inden for rammerne af regionalstøtteordninger ydet NL og EGL statsstøtte på i alt 25,56 mio. DM i form af investeringstilskud (15,28 mio. DM), investeringsstøtte (9,08 mio. DM) og særlige afskrivningsregler (1,2 mio. DM). Investeringstilskud på 8,9 mio. DM og investeringsstøtte på 8,45 mio. DM blev ydet ulovligt til NL, indtil udbetalingerne blev indstillet efter procedurens indledning.

2. THA's tilsagn om at dække de tab, NL havde lidt frem til 1991, med 100 % og de yderligere tab i 1992 og 1993 med 75 % — med op til højst 200 mio. DM — stemmer efter Kommissionens opfattelse ikke overens med en privat joint venture-deltagers normale adfærd. For selv om THA oprindeligt ejede hele kapitalen i holdingselskabet FBG og efter 1992 kun 75 %, overtog MB selskabet pr. 1. januar 1994 til en pris, der var baseret på værdien af dets aktiver. THA ville således ikke have fået de penge, THA indtil da havde brugt på at dække selskabets tab, tilbage igen. Indtil udbetalingerne blev standset i januar 1992, havde THA udbetalt 80,7 mio. DM i forskud på dækning af sin del af tabet. Da tabene i FBG frem til 1993 dog kun beløb sig til 70,2 mio. DM, tilbagebetalte MB ved købet af de resterende FBG-andele den del af forskuddet til THA, som ikke var blevet brugt til dækning af THA's andel af underskuddet på 75 %, med renter. Kommissionen har derfor draget den konklusion, at det beløb, som THA reelt har betalt til dækning af tab i holdingselskabet FBG — dvs. 58,8 mio. DM inklusive renter (med fradrag af MB's tilbagebetaling af en del af THA's forskud) — udgør statsstøtte.

3. Med hensyn til den del af aktionærlånet fra THA, som NL brugte til anskaffelse af maskiner og udstyr (71 mio. DM), har Kommissionen fastslået, at THA havde til hensigt på forhånd at give afkald på den fulde tilbagebetaling af lånet i takt med virksomhedens afskrivninger af de ved hjælp heraf anskaffede aktiver, hvilket ikke stemmer overens med en privat investors normale adfærd som part i et joint venture. Den del af lånet, som ikke blev dækket af MB — nemlig 39,8 mio. DM — må således også betragtes som statsstøtte.

4. Også den del af aktionærlånet fra THA, som THA-virksomheden IFA har brugt til udbedring og modernisering af bygninger, så de opfyldte de lovmæssige normer (29 mio. DM), samt yderligere IFA-investeringer på 24,6 mio. DM, dvs. i alt 53,6 mio. DM til miljøsanering og infrastrukturforbedringer, må betragtes som statsstøtte i det omfang, hvor de ikke dækkes af den købspris, MB betalte i 1994. Da salget imidlertid indbragte THA 55,43 mio. DM (inklusive MB's udgifter til vurdering af miljøskader), fik THA sine investeringer i NL's jord og bygninger dækket ind. I betragtning af, at denne jord og disse bygninger praktisk taget ville have været værdiløse uden denne sanering, og at der også havde været en anden interesseret køber, finder Kommissionen ikke, at salget var forbundet med noget yderligere element af statsstøtte.

5. Med hensyn til udgifterne til miljøsanering, som THA hidtil har afholdt — 7,2 mio. DM — og de udgifter, som THA nok måtte påregne hertil — 14,85 mio. DM, dvs. 80 % af i alt 19,8 mio. DM — har Kommissionen allerede tidligere fastslået, at statslige udgifter til miljøsanering ikke er at betragte som statsstøtte. Dette synspunkt fastholdes også i denne sag.

6. Heller ikke den uddannelsesstøtte på 980 000 DM, som Tyskland har ydet NL til erhvervsmæssig grunduddannelse af ansatte i andre virksomheder inden for produktionssektoren, kan betragtes som statsstøtte.

7. Med hensyn til THA's salg af den resterende del (75 %) af FBG til MB er det Kommissionens opfattelse, at holdingselskabet muligvis blev solgt til under markedsværdien. Ifølge den aftale, der oprindeligt blev indgået mellem THA og MB, skulle den effektive købspris svarende til den tegnede kapitals nominelle værdi ligge på 7,875 mio. DM. For at kunne efterprøve, om denne pris svarer til FBG's reelle markedsværdi, krævede Kommissionen, at Tyskland fremlagde en vurdering af virksomhedens værdi på salgstidspunktet foretaget af en uafhængig vurderingsmand. Revisionsfirmaet Arthur Andersen, som fik til opgave at foretage denne vurdering, satte holdingselskabets værdi pr. 31. december 1993 til 16,47 mio. DM. Da MB imidlertid kun betalte knap 7,9 mio. DM, er forskellen mellem selskabets vurderingsværdi og den faktiske salgspris, dvs. 8,6 mio. DM, at betragte som statsstøtte.

Hvis man lægger de beløb, der er nævnt under punkt 1, 2, 3 og 7, sammen, beløber de foranstaltninger, der må betragtes som statsstøtte, sig tilsammen til 132,8 mio. DM.

Disse støtteforanstaltninger truer med at fordreje konkurrencen mellem motorkøretøjsfabrikanter inden for Fællesskabet, da de mindsker de finansielle byrder, MB's investeringer i de nye delstater pålægger selskabet. Som følge af den intensive handel med motorkøretøjer inden for Fællesskabet påvirker den planlagte støtte også handelen mellem medlemsstater. De omhandlede foranstaltninger falder følgelig ind under anvendelsesområdet for traktatens artikel 92, stk. 1, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 1.

VII

Den tyske regering har tilsidesat bestemmelserne i traktatens artikel 93, stk. 3, ved ikke at have anmeldt dele af de investeringstilskud og den tabsdækningsstøtte, der blev ydet til investeringerne i Ludwigsfelde, jf. artikel 93, stk. 3. Holdingselskabet FBG har således modtaget direkte tilskud på 8,9 mio. DM og investeringsstøtte på 9,08 mio. DM. Produktionsselskabet NL fik et investeringslån fra THA på 100 mio. DM og et forskud på 80,7 mio. DM til dækning af hidtidige tab. Da Kommissionen ikke fik anmeldt disse støtteforanstaltninger i tilstrækkelig god tid inden deres gennemførelse, jf. artikel 93, stk. 3, kunne den ikke tage stilling til dem. Den ikke anmeldte støtte er følgelig ydet i strid med traktaten.

Eftersom procedurereglerne i traktatens artikel 93, stk. 3, som også tager sigte på overholdelse af almindelige retsprincipper, har bindende virkning, hvilket blev fastslået ved EF-Domstolens dom af 19. juni 1973 i sag 77/72, Capolongo/Maya, kan støtten ikke efterfølgende erklæres forenelig med traktaten.

Efter at Kommissionen havde indledt procedure i sagen efter artikel 93, stk. 2, stillede den tyske regering al yderligere udbetaling af støtte i bero indtil procedurens afslutning.

VIII

Tyskland har gjort gældende, at Kommissionen med hensyn til de offentlige midler, som den ved undersøgelsen af de planlagte foranstaltningers forenelighed med fællesmarkedet måtte betragte som statsstøtte, bør lægge undtagelsesbestemmelserne i artikel 92, stk. 2, litra c) (støtte i visse af Forbundsrepublikken Tysklands områder, som er påvirket af Tysklands deling), artikel 92, stk. 3, litra a) (støtte til fremme af den økonomiske udvikling i områder, hvor levestandarden er usædvanlig lav, eller hvor der hersker en alvorlig underbeskæftigelse) eller artikel 92, stk. 3, litra b) (støtte til afhjælpning af en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi) til grund.

Det er imidlertid klart, at der ikke kan blive tale om at anvende undtagelsesbestemmelsen i artikel 92, stk. 3, litra b), på Tyskland. Ganske vist har genforeningen og de dermed forbundne politiske og økonomiske omvæltninger haft negative indvirkninger på den tyske økonomi, men disse virkninger er ikke i sig selv tilstrækkelige til at anvende denne bestemmelse på en støtteordning, for da slet ikke at tale om en ad hoc-støtteforanstaltning. Sidste gang, Kommissionen klassificerede en støtteordning som en foranstaltning til afhjælpning af en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi, var i 1991, hvor den godkendte et privatiseringsprogram fremlagt af den græske regering. Ved den lejlighed fastslog den, at det omhandlede privatiseringsprogram udgjorde en integrerende del af de foranstaltninger, der blev iværksat for at sanere den græske økonomi, og som den græske regering havde lovet at træffe i overensstemmelse med Rådets beslutning 91/136/EØF ([5]). I Tyskland er situationen imidlertid en helt anden.

Hvad traktatens artikel 92, stk. 2, litra c), angår, er der tale om en undtagelsesbestemmelse, der må fortolkes strikt. Kommissionen fastholder, at de problemer, de nye delstater må slås med, bedst kan løses på grundlag af undtagelsesbestemmelserne i artikel 92, stk. 3, litra a) og c) (støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner) eller — i betragtning af de nærmere omstændigheder i den foreliggende sag — EF's rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien.

([5]) EFT nr. L 66 af 13. 3. 1991, s. 22.

Efter gennemførelsen af den tyske møntunion i juli 1990 blev lastbilproduktionen i Ludwigsfelde urentabel, da der praktisk taget ikke længere fandtes noget marked for IFA-lastbiler af model W50 og L60. For alligevel at sikre en fortsat produktion af erhvervskøretøjer på dette traditionsrige sted enedes THA og MB om, at de indtil den oprindeligt planlagte etablering af en helt ny lastbilfabrik ville oprette to joint ventures, nemlig NL og EGL, med henblik på en omorganisering og modernisering af det tidligere IFA-Kombinat i Ludwigsfelde. Lige fra begyndelsen lå det fast, at omstruktureringen ikke alene ville indebære betydelige investeringer, men også i de første produktionsår ville resultere i betragtelige driftstab, som ingen privat investor ville gå med til at bære alene. Den regionale investeringsstøtte fra den tyske regering samt tabsdæknings- og investeringsstøtten fra THA må efter Kommissionens opfattelse derfor snarere betragtes som et led i bestræbelserne på at gøre lastbilproduktionen i Ludwigsfelde rentabel igen på længere sigt, og denne støtte må derfor betragtes som omstruktureringsstøtte og vurderes efter de gældende retningslinjer for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([6]). Inden for de sektorer, hvor der gælder særlige EF-regler for statsstøtte, således som det er tilfældet med bilindustrien i form af EF's rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien ([7]), finder disse retningslinjer kun anvendelse i det omfang, hvor de stemmer overens med de sektorspecifikke bestemmelser. Da der i denne sag imidlertid ikke er nogen forskel på kriterierne i EF-rammebestemmelserne og de horisontale retningslinjer, og da de sidstnævnte omhandler proceduren mere udførligt, er nedenstående vurdering baseret på disse retningslinjer.

IX

Ifølge EF-reglerne må der principielt kun ydes omstruktureringsstøtte, når det er i Fællesskabets interesse, at sådan støtte godkendes. Den første betingelse herfor er, at den skal være ledsaget af en bæredygtig omstruktureringsplan, der kan genoprette virksomhedens langsigtede rentabilitet og levedygtighed inden for et rimeligt tidsrum på basis af realistiske antagelser angående de fremtidige driftsbetingelser. For det andet må støtten ikke føre til utilbørlige konkurrencefordrejninger. For det tredje skal støtten stå i et rimeligt forhold til omstruktureringens omkostninger og nyttevirkning. Og for det fjerde må Kommissionen sikre sig, at virksomheden gennemfører planen fuldt ud og opfylder de betingelser, Kommissionen har stillet i sin beslutning om godkendelse.

Kommissionen erkender, at der forelå en særlig økonomisk og politisk situation efter Tysklands genforening. I særdeleshed stillede genopbygningen af store fabrikker, som det f.eks. har været tilfældet inden for lastbilindustrien, hvoraf mange arbejdspladser er direkte eller indirekte (underleverandører) afhængige, såvel de offentlige som de private investorer på en enorm opgave. I betragtning af de sociale problemer, lukning af en fabrik af denne størrelse ville få for hele regionen, og den tilstræbte økonomiske og sociale samhørighed inden for Fællesskabet, er Kommissionen enig med Tyskland i, at en forsættelse af driften i NL helt og fuldt er i Fællesskabets interesse. Dermed vil 1 200 direkte arbejdspladser blive sikret i en region præget af lav produktivitet og høj arbejdsløshed. Efter opgivelsen af byggeplanerne i Ahrensdorf kan lastbilproduktionen i Ludwigsfelde kun videreføres varigt, hvis omstruktureringsplanen gennemføres med et vellykket resultat.

Første betingelse: Genskabelse af rentabiliteten

Kommissionen er efter at have gennemgået drifts- og finansieringsplanerne for FBG, NL og EGL nået frem til den overbevisning, at de giver et solidt grundlag for at genskabe den tidligere IFA-lastbilfabriks økonomiske rentabilitet. Det nye joint venture har investeret 239,9 mio. DM i en ombygning af de eksisterende anlæg. Efter tilpasning af bygningerne til de nugældende normer, udskiftning af det udstyr, der ikke kunne bruges i en moderne lastbilproduktion, og etablering af lakeringsanlægget fremstår NL nu som en teknisk set absolut tidssvarende fabrik.

Ifølge Kommissionens vurdering ville produktion af lastbiler i Ludwigsfelde ikke kunne undgå at være tabsgivende i de første år. Da man i begyndelsen af 1991 begyndte at samle komponenter (CKD) eller komponentmoduler (SKD) til LN2- (og senere T2-)lastbiler på et af IFA-Kombinats to produktionsanlæg, var det på forhånd urentabelt, da man ikke kunne konkurrere med moderne produktionsanlæg, hvor bilerne færdigsamles på én gang. Dette skyldtes dels den manglende infrastruktur og dels, at der hverken fandtes underleverandører, der kunne levere produkter i den ønskede kvalitet og til den ønskede tid, eller en tidssvarende lagerlogistik. Desuden ville det have været nødvendigt med en intensiv oplæring af det bestående personale, så det kunne leve op til de krav, en moderne lastbilproduktion stiller, samtidig med at det kostede MB betydelige beløb at afvikle de overskydende arbejdspladser, selskabet havde overtaget fra IFA. Endvidere måtte kassevognsmodellen i T2-serien transporteres til Düsseldorf til lakering, da det på det eksisterende lakeringsanlæg kun var muligt at sprøjtelakere lastbilkabinerne. Det indebar altsammen enorme omkostninger, som gjorde, at ingen privat långiver ville have været rede til at bekoste en så omfattende og langsigtet investering uden støtte fra staten.

Som led i omstruktureringen installerede NL i 1995 et nyt samleanlæg og et nyt lakeringsanlæg til T2-kassevognen for at blive mere uafhængig. Desuden blev den parallelle produktion af LN2-lastbilen, der fortrinsvis produceredes i Wörth, indstillet, således at der i Ludwigsfelde nu kun produceres lastbiler i T2-serien. Dermed opnåede man en forøgelse af NL-fabrikkens effektivitet.

([6]) EFT nr. C 368 af 23. 12. 1994, s. 12.
([7]) EFT nr. C 123 af 18. 5. 1989, s. 3.

I kraft af MB's og THA's omstruktureringsbestræbelser lykkedes det at gøre produktionen i NL økonomisk rentabel ved udgangen af 1995, således som det fremgår af den dokumentation, Kommissionen har fået forelagt. Ifølge planerne skulle FBG køre med overskud på et konsolideret grundlag fra 1994, hvilket også kom til at holde stik. Efter Kommissionens opfattelse har støtten følgelig været ledsaget af et bæredygtigt omstruktureringsprogram.

Anden betingelse: Støtten må ikke føre til utilbørlige konkurrencefordrejninger

Hvis det af en objektiv vurdering af vilkårene på udbuds- og efterspørgselssiden fremgår, at der består strukturel overkapacitet på markedet, må omstruktureringsplanen yde et bidrag til omstruktureringen inden for den pågældende erhvervssektor gennem endelig nedskæring eller nedlukning af kapacitet, der står i et rimeligt forhold til den støtte, der ydes. Alle økonomiske eksperter er enige om, at erhvervskøretøjsindustrien var præget af overkapacitet i begyndelsen af 90'erne. Det gav sig også hos MB udslag i, at man opgav at opføre en ny, højmoderne fabrik i Ahrensdorf, som skulle erstatte NL's helt forældede anlæg. Kommissionen har i den forbindelse taget hensyn til den omstændighed, at moderniseringen af NL blev ledsaget af en nedskæring af den årlige samlekapacitet, der blev reduceret fra 35 000 lastbiler til 18 000. Dermed er også den anden betingelse efter Kommissionens opfattelse principielt opfyldt.

Tredje betingelse: Støtten skal stå i et rimeligt forhold til omkostningerne ved omstruktureringen og dennes nyttevirkninger.

Kommissionen erkender, at selv det allernyeste udstyr i det tidligere IFA-Kombinat i Ludwigsfelde langt fra kunne leve op til de krav, der stilles til en moderne lastbilproduktion. Andre dele af udstyret var fuldstændig forældet og måtte skiftes helt ud. Ombygningen af fabrikken kostede således THA og MB i alt 239,9 mio. DM.

Ifølge EF-reglerne skal størrelsen af den støtte, der ydes, stå i et rimeligt forhold til det konkrete problem, det drejer sig om at løse. Den regionale investeringsstøtte på 25,72 mio. DM og THA's nettobidrag på 39,8 mio. DM til investeringer i maskiner og udstyr står efter Kommissionens opfattelse i et rimeligt forhold til, hvad det kostede at omdanne fabrikken til en moderne lastbilfabrik. Denne ombygning indgår som en væsentlig del af omstruktureringsplanen.

Med hensyn til THA's nettobidrag på i alt 58,8 mio. DM til dækning af underskud i NL deler Kommissionen det tyske standpunkt, at ingen privat långiver på det tidspunkt, hvor det nye joint venture blev etableret, ville have været rede til at investere i det forældede produktionsanlæg i Ludwigsfelde uden THA's medvirken og tilsagn om at dække en stor del af det driftsunderskud, som var en uundgåelig følge af, at produktionen i begyndelsen ville være urentabel. THA's tilsagn om at dække en del af tabene må derfor betragtes som en væsentlig bestanddel af det koncept, der gik ud på at privatisere virksomheden på en måde, der resulterede i det mindst mulige tab af arbejdspladser. Kommissionen skal i den forbindelse minde om, at den allerede i anden sammenhæng har anerkendt den særlige rolle, THA spiller for omdannelsen af det hidtidige planøkonomiske system til et markedsøkonomisk system (se f.eks. skrivelse SG(91) D/17825 med hensyn til visse finansielle og andre foranstaltninger i forbindelse med THA's virke).

Disse foranstaltningers ekstraordinære karakter betyder imidlertid også, at de nødvendigvis må være nøje afpasset efter de konkrete omstændigheder i hvert enkelte tilfælde. Kommissionen må være særlig på vagt, når der er tale om støtte til en virksomhed som NL, som blev delvis privatiseret. Under hensyn til den begrundelse, THA har givet for sit tilsagn om at dække en del af underskuddet, kan dette tilsagn kun godkendes i det omfang, hvor disse underskud kan tilskrives den urentable produktionsmåde eller andre regionale produktionshandicap i de nye delstater. Efter Kommissionens opfattelse har THA sikret, at THA's bidrag til dækning af NL's tab er begrænset til, hvad der er strengt nødvendigt, og det ligger desuden langt under, hvad der oprindeligt blev forventet.

Kommissionen overvejer at godkende omstruktureringsstøtte på i alt 124,32 mio. DM. I betragtning af, at lastbilproduktionskapaciteten på tidspunktet for støttens ydelse var blevet skåret ned fra 35 000 enheder om året til 18 000 enheder, må der siges at være ydet et rimeligt bidrag til løsning af strukturproblemerne inden for hele denne erhvervssektor. Kommissionen baserer sig også på tidligere omstruktureringsstøttesager — bl.a. beslutning 88/454/EØF (Renault), EFT nr. L 220 af 11. 8. 1988, s. 30, beslutning 89/58/EØF (Rover), EFT nr. L 25 af 28. 1. 1989, s. 92, beslutning 89/633/EØF (ENASA), EFT nr. L 367 af 16. 12. 1989, s. 62, og beslutning 94/1068/EF (Volkswagen Sachsen), EFT nr. L 385 af 31. 12. 1994, s. 1 -hvor den lagde til grund, at støtte må anses at stå i et rimeligt forhold til omstruktureringsindsatsen, når støtten målt i forhold til virksomhedens samlede omkostninger ved omstruktureringen (i den foreliggende sag 239,9 mio. DM i årene 1991-1995) nogenlunde svarer til de kapacitetsnedskæringer, der gennemføres. For NL's vedkommende udgør støtten 51,8 % af omkostningerne, hvilket er lidt mere end kapacitetsnedskæringerne, der udgør 48,6 %. Denne beskedne overkompensering er dog efter Kommissionens opfattelse berettiget på grund af den særlig vanskelige økonomiske og sociale situation i de nye delstater, som i mellemtiden er blevet anerkendt som støtteberettigede områder efter traktatens artikel 92, stk. 3, litra a). En tilsvarende overkompensering blev også accepteret af Kommissionen i Volkswagen Sachsen-sagen.

Kommissionen finder følgelig, at den støtte, der er ydet til FBG, står i et rimeligt forhold til dens formål — nemlig den omstrukturering af selskabet, der blev afsluttet med et vellykket resultat i 1995. Den har dog på grundlag af en uafhængig vurderingsrapport konstateret, at den købspris, MB har betalt for de fra THA overtagne kapitalandele, ligger under markedsværdien og dermed indeholder elementer af statsstøtte.

Denne yderligere støtte på 8,6 mio. DM kan således ikke anses at stå i et rimeligt forhold til omkostningerne. Den er heller ikke berettiget på grund af regionale hensyn. Den må snarere sidestilles med driftsstøtte, som under ingen omstændigheder kan godkendes i henhold til EF's rammebestemmelser. Det samme er tilfældet med al anden yderligere støtte, som MB måtte ansøge om til investeringer, der gennemføres efter afslutningen af privatiseringen af FBG og før afslutningen af omstruktureringsplanen.

Den tyske regering skal følgelig kræve forskellen mellem virksomhedens værdi og den faktiske købspris, dvs. 8,595 mio. DM, tilbagebetalt af MB, med tillæg af renter efter den på købstidspunktet gældende markedsrente. Desuden skal Tyskland afstå fra ydelse af yderligere omstruktureringsstøtte under en hvilken som helst form.

Den tyske regering skal desuden forelægge Kommissionen en rapport, hvoraf det fremgår, at MB har gennemført omstruktureringsplanen fuldt ud, og som i særdeleshed indeholder oplysninger om de foretagne investeringer og den støtte, virksomheden har modtaget. Denne rapport, som skal indgives inden udgangen af 1996, skal give Kommissionen mulighed for at kontrollere, at den reelle støtteintensitet ikke overstiger det af Kommissionen tilladte maksimum på 51,8 %, da det i modsat fald ikke kan udelukkes, at støtten kan få negative virkninger for den pågældende sektor —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Følgende støtte, som Tyskland har ydet virksomheden Mercedes-Benz AG til investeringer i selskaberne Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH, Ludwigsfelde, og Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH, Ludwigsfelde, med sæde i Brandenburg, er forenelig med traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og med EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra c):

— støtten i form af investeringstilskud på op til i alt 15,28 mio. DM, hvoraf de 8,89 mio. DM blev ydet ulovligt, indtil udbetalingerne blev standset; investeringsstøtten på 9,08 mio. DM, hvoraf 8,45 mio. DM blev ulovligt ydet, indtil udbetalingerne blev standset, og støtten i form af særlige afskrivninger på 1,2 mio. DM

— støtten i form af THA's dækning af tab på 58,8 mio. DM, som blev ydet ulovligt, indtil udbetalingerne blev standset

— støtten i form af en del af investeringslånet fra THA, som THA gav afkald på at få tilbagebetalt i takt med afskrivningerne på de pågældende aktiver, og som svarer til en nettoudbetaling på 39,8 mio. DM.

Artikel 2

Tyskland kræver, at MB tilbagebetaler forskellen mellem den købspris, MB betalte Treuhandanstalt for Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, og den af en uafhængig vurderingsmand beregnede værdi, da denne forskel på 8,595 mio. DM udgør statsstøtte, der er uforenelig med traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og med EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra c). Beløbet skal tilbagebetales med tillæg af renter regnet fra købsdatoen — dvs. fra 1. januar 1994 — og beregnet efter den rentesats, der lægges til grund ved beregning af nettosubventionsækvivalenten i statsstøtte ydet med andre formål i Tyskland.

Artikel 3

Tyskland afstår fra ydelse af enhver yderligere støtte til Mercedes-Benz' investeringer inden for rammerne af programmet for omstrukturering af Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde mbH, Ludwigsfelde, og Entwicklungsgesellschaft für Kraftwagentechnik mbH, Ludwigsfelde.

Artikel 4

Tyskland fremsender til og drøfter med Kommissionen en endelig rapport om udgifterne til omstruktureringsforanstaltningerne i Ludwigsfelde og de stedfundne støtteudbetalinger, hvoraf det skal fremgå, at intensiteten i omstruktureringsstøtten ikke overstiger 51,8 %. Kommissionen forventer at få denne rapport forelagt inden udgangen af 1996.

Artikel 5

Tyskland underretter senest en måned efter meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme den.

Artikel 6

Denne beslutning er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. juni 1996.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen