II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Ιουνίου 1996

σχετικά με κρατικές ενισχύσεις της Γερμανίας υπέρ ενός επενδυτικού σχεδίου της Mercedes Benz στο Ludwigsfelde (Βραδεμβούργο)

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(97/13/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού ζήτησε από τα μέρη να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο της συνθήκης,

Εκτιμώντας ότι:

I

Με επιστολή της 14ης Ιανουαρίου 1992 [1] η Επιτροπή πληροφόρησε τις γερμανικές αρχές για την απόφασή της της 18ης Δεκεμβρίου 1991 να κινήσει τη διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ως προς ορισμένες κρατικές ενισχύσεις για επενδύσεις της Mercedes Benz (MB) στα νέα Länder και ιδίως στο Βραδεμβούργο.

Κατά την έναρξη της διαδικασίας η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων με την ενιαία αγορά, διότι:

— τα προβλεπόμενα σχέδια ενίσχυσης δεν είχαν κοινοποιηθεί νομοτύπως στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης και τα σχετικά ποσά δεν μπορούσαν να προσδιορισθούν με ακρίβεια,

— υπήρχε κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού λόγω της προβλεπόμενης υψηλής έντασης της ενίσχυσης για ένα επενδυτικό σχέδιο το οποίο θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση της παραγωγικής ικανότητας στην ευρωπαϊκή αγορά φορτηγών αυτοκινήτων,

— δεν είχε αποδειχθεί επαρκώς ότι η σχετικά υψηλή ένταση της περιφερειακής ενίσχυσης, η χορήγηση έμμεσων επενδυτικών ενισχύσεων και προσωρινών ενισχύσεων λειτουργίας από την Treuhandanstalt δικαιολογούνται λόγω των διαρθρωτικών και των οικονομικών προβλημάτων στα νέα Länder, και διότι η συνολική ένταση της ενίσχυσης θα μπορούσε να είναι δυσανάλογα υψηλή και μη συμβιβάσιμη με τα κριτήρια του κοινοτικού πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις προς την αυτοκινητοβιομηχανία [2].

II

Με τις επιστολές της 19ης Σεπτεμβρίου και της 14ης Δεκεμβρίου 1990 και της 14ης Μαρτίου 1991 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία να κοινοποιήσει, σύμφωνα με το κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις προς την αυτοκινητοβιομηχανία, ορισμένα μέτρα ενίσχυσης των επενδύσεων της Mercedes Benz στα νέα Länder. Η Επιτροπή τόνισε ότι τέτοιες ενισχύσεις δεν επιτρέπεται να χορηγούνται χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση και έγκρισή τους από την ίδια.

Με επιστολή της 29ης Μαΐου 1991 η Γερμανία διαφώνησε διότι, κατά την άποψή της, το εν λόγω πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία δεν εφαρμοζόταν στα νέα Länder από την 1η Ιανουαρίου 1991 έως τις 31 Μαρτίου 1991, διότι αρχικά επρόκειτο να λήξει στο τέλος του 1990, θα μπορούσε

[1] ΕΕ αριθ. C 68 της 17. 3. 1992, σ. 8.

[2] ΕΕ αριθ. C 123 της 18. 5. 1989, σ. 3.

δε να παραταθεί κατά νομικά δεσμευτικό τρόπο μόνον ύστερα από επίσημη συμφωνία της γερμανικής κυβέρνησης ή ύστερα από επίσημη απόφαση της Επιτροπής σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης. Επειδή όμως οι εν λόγω ενισχύσεις εγκρίθηκαν πριν από τις 31 Μαρτίου 1991, η Επιτροπή όφειλε να τις εξετάσει μόνο σε σχέση με το εγκεκριμένο σχέδιο περιφερειακών ενισχύσεων για τα νέα Länder.

Η Επιτροπή δεν αποδέχθηκε την άποψη της Γερμανίας για τους ακόλουθους λόγους:

1. η απόφαση της Επιτροπής, της 21ης Φεβρουαρίου 1990, σχετικά με την εφαρμογή στη Γερμανία του εν λόγω κοινοτικού πλαισίου δεν αμφισβητήθηκε από τη γερμανική κυβέρνηση και δεν ήταν περιορισμένης ισχύος, ώστε η ανανέωση του κοινοτικού πλαισίου δεν μετέβαλε την υποχρέωση για κοινοποίηση·

2. η γερμανική κυβέρνηση δεν αμφισβήτησε ούτε προσέβαλε την παράταση της ισχύος του κοινοτικού πλαισίου και συνεπώς η Επιτροπή μπορούσε ευλόγως να υποθέσει ότι θα τηρούσε τις ισχύουσες διατάξεις·

3. κατά την έγκριση της επέκτασης του ισχύοντος καθεστώτος περιφερειακών ενισχύσεων στα νέα Länder [3], η Επιτροπή τόνισε ότι πρέπει να τηρούνται τα κοινοτικά πλαίσια. Η επέκταση αυτή σημαίνει ότι οι διατάξεις του 19ου προγράμματος πλαισίου που δημοσίευσε η γερμανική κυβέρνηση τον Ιούλιο του 1991 και εγκρίθηκε από την Επιτροπή με την επιστολή SG(90) D/27707 της 2ας Οκτωβρίου 1991, πρέπει επίσης να τηρούνται και στις περιπτώσεις ενισχύσεων στα νέα Länder. Κατά συνέπεια, η υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης των ενισχύσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία ισχύει και στις περιπτώσεις αυτές.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεώρησε τα υπό εξέταση σχέδια ενισχύσεων ως μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις διότι χορηγήθηκαν από τη Γερμανία χωρίς προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής.

Η απόφαση για την έναρξη της διαδικασίας σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης βασίστηκε σε μια πρώτη σε βάθος εξέταση όλων των πληροφοριών που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή από τις επιστολές των γερμανικών αρχών της 16ης Σεπτεμβρίου και της 10ης Δεκεμβρίου 1991, καθώς επίσης και από περισσότερες διμερείς συναντήσεις με εκπροσώπους των γερμανικών αρχών.

Με την επιστολή της 14ης Ιανουαρίου 1992 η Επιτροπή ζήτησε από τις γερμανικές αρχές να διαβιβάσουν τις απόψεις τους εντός ενός μηνός σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας για την υπόθεση MB και να δηλώσουν εντός δέκα εργάσιμων ημερών εάν συμφωνούν με την αναστολή καταβολής όλων των ενισχύσεων για τα επενδυτικά σχέδια της MB στο Ludwigsfelde και στο Ahrensdorf. Σε περίπτωση που η παραλαβή της εν λόγω δήλωσης δεν γινόταν εγκαίρως, η Επιτροπή θα διατηρούσε το δικαίωμα να αναστείλει με διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων την καταβολή κάθε ενίσχυσης υπέρ του υπό εξέταση επενδυτικού σχεδίου.

III

Με την επιστολή της 29ης Ιανουαρίου 1992 η γερμανική κυβέρνηση δήλωσε ότι είναι διατεθειμένη να αναστείλει την καταβολή περαιτέρω ενισχύσεων μέχρι την περάτωση της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης. Με την επιστολή της 30ής Μαρτίου 1992 διαβίβασε τις απόψεις της σχετικά με την επιστολή της Επιτροπής της 14ης Ιανουαρίου 1992. Μετά από πρόσκληση, με ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [4], των λοιπών κρατών μελών και των τρίτων ενδιαφερομένων να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης, η Επιτροπή δεν έλαβε σχετικές παρατηρήσεις κατά τη διάρκεια της διαδικασίας.

Με την επιστολή της 24ης Απριλίου 1992 η Επιτροπή ζήτησε από τις γερμανικές αρχές και την Treuhandanstalt (THA) συμπληρωματικές πληροφορίες, τις οποίες θεωρούσε απαραίτητες για να αποπερατώσει την εξέταση της υπόθεσης. Η Επιτροπή διευκρίνισε τα ερωτήματα αυτά σε διμερή συνάντηση στις 28 Απριλίου 1992 και περαιτέρω με τις επιστολές της 14ης Μαΐου, της 5ης Ιουνίου, της 21ης Αυγούστου και της 17ης Νοεμβρίου 1992. Οι γερμανικές αρχές απάντησαν κατά σειρά στα σχετικά ερωτήματα με τις επιστολές της 20ής Μαΐου, της 20ής Ιουλίου, της 27ης Αυγούστου, της 6ης και της 16ης Οκτωβρίου 1992. Οι απαντήσεις διευκρινίστηκαν περαιτέρω κατά τη διάρκεια συναντήσεων εκπροσώπων της Επιτροπής, των ενδιαφερομένων γερμανικών αρχών και της MB στις 15 και στις 16 Ιουνίου, καθώς και στις 13 Οκτωβρίου 1992.

Το επενδυτικό σχέδιο επρόκειτο αρχικά να πραγματοποιηθεί σε δύο φάσεις. Σε πρώτη φάση η THA επρόκειτο να ιδιωτικοποιήσει το πρώην ανατολικογερμανικό βιομηχανικό συγκρότημα IFA — Kombinat Nutzfahrzeuge, το οποίο πραγματοποιούσε τη συνολική παραγωγή φορτηγών οχημάτων της πρώην Λαοκρατικής Δημοκρατίας της Γερμανίας, και ως τμήμα της Fahrzeugbau — und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft (FBG) να ιδρύσει μια εταιρεία παραγωγής, την Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde (NL), καθώς και μια αναπτυξιακή εταιρεία, την Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik (EGL). Η FBG επρόκειτο αρχικά να ανήκει εξ ολοκλήρου στην THA. Όμως, το 1992 η MB απέκτησε μερίδιο 25 %. Η NL επρόκειτο να αναλάβει την τελική συναρμολόγηση των ελαφρών οχημάτων επαγγελματικής χρήσης της Mercedes στα πλαίσια μιας σύμβασης συναρμολόγησης επ' αμοιβή (Lohnmontagevertrags) μέχρι το τέλος του 1994. Σε δεύτερη φάση η MB επρόκειτο να κατασκευάσει ένα νέο εργοστάσιο παραγωγής στο Ahrensdorf κοντά στο Ludwigsfelde για να αρχίσει την παραγωγή των φορτηγών LN1 (επίσης γνωστά ως T2) και LN2 μετά τη διακοπή της λειτουργίας του εργοστασίου NL κατά το τέλος του 1994.

Σ' αυτή τη φάση της διαδικασίας οι επιστολές και οι συναντήσεις που αναφέρθηκαν είχαν σκοπό, μεταξύ άλλων, τη διευκρίνιση των ακόλουθων σημείων:

— τις λεπτομέρειες των σχεδίων επένδυσης της MB στα νέα Länder, λαμβανομένων υπόψη των υπολοίπων δραστηριοτήτων της επιχείρησης στον τομέα των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης,

— το ακριβές ύψος των σχεδιαζομένων ή των ήδη καταβληθεισών ενισχύσεων στην MB ή στην κοινή επιχείρηση NL,

[3] Επιστολή SG(91) D/12002 της 9ης Ιανουαρίου 1991.

[4] Βλέπε υποσημείωση 1.

— την ακριβή έκταση των υποχρεώσεων που μεταβίβασε η THA στην MB και στην κοινή επιχείρηση NL,

— τη μελέτη της παραγωγικής ικανότητας, της παραγωγής, του κόστους παραγωγής, της διάρθρωσης τιμών και της οικονομικής αποδοτικότητας της NL,

— την εκτίμηση της αξίας και τον υπολογισμό της τιμής αγοράς της NL, επιχείρησης της THA, καθώς και την εκτίμηση των περιουσιακών της στοιχείων σε περίπτωση εξαγοράς της από την MB,

— τα προβλεπόμενα στοιχεία που αφορούν την παραγωγική ικανότητα, την παραγωγή και το κόστος του εργοστασίου που πρόκειται να κατασκευασθεί στο Ahrensdorf, καθώς και την εξέλιξη της ετήσιας παραγωγικής ικανότητας όλων των εγκαταστάσεων παραγωγής φορτηγών αυτοκινήτων και αυτοκινήτων διανομής εμπορευμάτων της MB στην Ευρώπη μέχρι και το τέλος του 1996,

— την εξέταση των σχεδιαζομένων δαπανών για να διαπιστωθεί κατά πόσον αυτές είναι επιλέξιμες με βάση τα κριτήρια που έχει θεσπίσει η Επιτροπή κατά την εφαρμογή του κοινοτικού πλαισίου για κρατικές ενισχύσεις προς την αυτοκινητοβιομηχανία,

— τη διεξοδική μελέτη του καθαρού πρόσθετου κόστους για την κατασκευή του νέου εργοστασίου στο Ahrensdorf, σε σχέση με ένα «εργοστάσιο σύγκρισης» που θα επέλεγε η MB σε μια κεντρική θέση σε μια περιοχή της Κοινότητας για την οποία δεν επιτρέπονται ενισχύσεις,

— τις ενδεχόμενες συνολικές αρνητικές επιπτώσεις στο σύνολο του τομέα από την καταβολή των σχεδιαζομένων ενισχύσεων, λαμβανομένων ιδιαιτέρως υπόψη των εξελίξεων της παραγωγικής ικανότητας.

Επειδή η αγορά για μικρού και μεσαίου βάρους φορτηγά καθώς και για αυτοκίνητα διανομής εμπορευμάτων εξελίχθηκε λιγότερο ευνοϊκά απ' όσο αναμενόταν αρχικά, η MB αποφάσισε, κατά το τέλος του 1992, να παραιτηθεί από την κατασκευή του νέου εργοστασίου στο ορατό μέλλον και — ύστερα από συμφωνία με την THA σχετικά με τη μεταβίβαση του υπολοίπου μεριδίου της FBG — να συνεχίσει τις εργασίες στο υφιστάμενο μικρό εργοστάσιο συναρμολόγησης στο Ludwigsfelde. Μετά από την απόφαση αυτή η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση της Γερμανίας (επιστολή της 22ας Δεκεμβρίου 1992), ανέστειλε καταρχάς την εξέταση της υπόθεσης.

Μετά το πέρας των διαπραγματεύσεων μεταξύ της MB και της THA για τις προϋποθέσεις μεταβίβασης του υπολοίπου μεριδίου της FBG, οι οποίες διήρκεσαν ένα ολόκληρο έτος, οι γερμανικές αρχές, με την επιστολή της 17ης Φεβρουαρίου 1994, κοινοποίησαν εκ νέου στην Επιτροπή τροποποιημένα, ύστερα από την οριστική εγκατάλειψη των σχεδίων κατασκευής νέου εργοστασίου στο Ahrensdorf, τα επενδυτικά σχέδια και τα σχέδια ενισχύσεων υπέρ των NL και EGL. Υστερα από αίτημα της Επιτροπής, οι γερμανικές αρχές με τις επιστολές της 29ης Ιουλίου και της 28ης Οκτωβρίου 1994, καθώς και κατά τη συνάντηση της 28ης Νοεμβρίου 1994, κοινοποίησαν περαιτέρω λεπτομέρειες και πρόσθετες πληροφορίες. Οι γερμανικές αρχές επιπλέον διαβίβασαν έγγραφα σχετικά με τη μεταβίβαση της εταιρείας χαρτοφυλακίου FBG στην MB, καθώς και ένα αντίγραφο του συμβολαίου αγοράς μεταξύ της THA και της MB.

Με την επιστολή της 20ής Δεκεμβρίου 1994 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία να επιτρέψει την εκτίμηση της αξίας της FBG από έναν ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα για να εξασφαλισθεί ότι η πώληση στην MB του υπό εξέταση μεριδίου της FBG (75 %) δεν περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Με την επιστολή της 7ης Απριλίου 1995 οι γερμανικές αρχές γνωστοποίησαν στην Επιτροπή ότι προτίθενται να αναθέσουν την εκτίμηση στην επιχείρηση συμβούλων Arthur Andersen και κατέθεσαν προτάσεις σχετικά με τη μέθοδο εκτίμησης που θα πρέπει να ληφθεί ως βάση. Η Επιτροπή, αφού εξέτασε την προτεινόμενη διαδικασία και υπέβαλε παρατηρήσεις, την ενέκρινε με την επιστολή της 8ης Σεπτεμβρίου 1995. Επειδή όμως το πιστοποιητικό δεν παρελήφθη εμπρόθεσμα, η Επιτροπή άσκησε, στις 27 Δεκεμβρίου 1995, πιέσεις στη Γερμανία να υποβάλει την πραγματογνωμοσύνη και προειδοποίησε ότι σε περίπτωση μη υποβολής θα προχωρούσε σε προσωρινά μέτρα. Με την επιστολή της 29ης Φεβρουαρίου 1996 η Γερμανία διαβίβασε την πραγματογνωμοσύνη. Το περιεχόμενό της και πρόσθετα ερωτήματα της Επιτροπής συζητήθηκαν κατά τη συνάντηση της 19ης Μαρτίου 1996 και διευκρινίστηκαν με την επιστολή της Επιτροπής της 27ης Μαρτίου 1996. Με την επιστολή της 17ης Απριλίου και της της 26ης Απριλίου 1996 οι γερμανικές αρχές αποσαφήνισαν όλα τα θέματα που παρέμεναν ακόμη ανοικτά.

Μετά τη μεταβολή των σχεδίων της MB τα βασικά σημεία ήταν τα ακόλουθα:

1. το είδος, το περιεχόμενο και οι όροι της σύμβασης με την οποία η MB απέκτησε το υπόλοιπο 75 % της FBG από την THA,

2. το περιεχόμενο και η εκτέλεση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της NL,

3. ο προσδιορισμός της καθαρής ενίσχυσης που χορήγησε η THA στην FBG συνεπεία της σύμβασης,

4. η αξία της FBG αν θεωρηθεί ότι θα συνεχίσει τη δραστηριότητά της μετά την τροποποίηση των αρχικών σχεδίων,

5. η καθαρή μείωση της παραγωγικής ικανότητας της NL μετά την είσοδο της MB.

IV

Όσον αφορά το συμβιβάσιμο της σχεδιαζόμενης ενίσχυσης με την κοινή αγορά, οι γερμανικές αρχές επικαλέσθηκαν τρεις διατάξεις της συνθήκης:

1. Το άρθρο 92 παράγραφος 2 στοιχείο γ): ενισχύσεις προς την οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας οι οποίες θίγονται από τη διαίρεση της Γερμανίας.

   Η Γερμανία θεωρεί ότι η διάταξη αυτή αποτελεί τη νομική βάση στην οποία όφειλε να στηριχθεί η Επιτροπή κατά τη διερεύνηση του ερωτήματος εάν τα επίμαχα μέτρα ενίσχυσης είναι συμβιβάσιμα με τη συνθήκη. Παρά την ενοποίηση της Γερμανίας στις 3 Οκτωβρίου 1990, τα νέα Länder εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν οικονομικά μειονεκτήματα που σχετίζονται με τη διαίρεση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα έπρεπε να εξετάσει εάν τα εν λόγω μειονεκτήματα δικαιολογούν περαιτέρω κρατικές ενισχύσεις. Σε περίπτωση που συμβαίνει αυτό, δεν θα έπρεπε να εφαρμοσθούν τα υπόλοιπα κριτήρια για την αξιολόγηση κρατικών ενισχύσεων, και ιδίως τα κριτήρια του κοινοτικού πλαισίου για τις ενισχύσεις προς την αυτοκινητοβιομηχανία, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών προϋποθέσεων που ισχύουν για τον τομέα ή του κινδύνου δημιουργίας υπερβάλλουσας παραγωγικής ικανότητας.

2. Το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο α): ενισχύσεις για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης περιοχών, στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση.

   Όσον αφορά το επιτρεπόμενο ύψος ενίσχυσης, η Γερμανία υποστηρίζει ότι σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία τα νέα Länder κατατάσσονται στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες και παραπέμπει στο πακέτο Delors II, στο οποίο τα νέα Länder κατατάσσονται στις περιοχές του στόχου 1, στις οποίες οι περιφερειακές ενισχύσεις ανέρχονται μέχρι το 75 % του ακαθάριστου ισοδύναμου επιδότησης.

3. Το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο β): ενισχύσεις για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους.

   Η γερμανική κυβέρνηση θεωρεί την εν λόγω διάταξη ως μια περαιτέρω νομική βάση για τη χορήγηση των υπό εξέταση ενισχύσεων, διότι κατά την άποψή της τα προβλήματα που σχετίζονται με την ολοκλήρωση και τη μετατροπή της πρώην κατευθυνόμενης οικονομίας σε ένα σύστημα ελεύθερης οικονομίας διαταράσσουν σοβαρά την οικονομική ζωή στη Γερμανία.

Σχετικά με τις κοινές επιχειρήσεις NL και EGL η ομοσπονδιακή κυβέρνηση και η MB υποστηρίζουν περαιτέρω ότι:

1. Μετά την ολοκλήρωση της νομισματικής ένωσης μεταξύ των δύο τμημάτων της Γερμανίας τον Ιούλιο του 1990, κατέρρευσε εντελώς η αγορά των παλαιών οχημάτων επαγγελματικής χρήσης της IFA (μοντέλα W50 και L60). Προκειμένου να εξασφαλιστούν θέσεις απασχόλησης στο Ludwigsfelde, ιδρύθηκε, τον Φεβρουάριο του 1991, η επιχείρηση NL στα πλαίσια της αναδιάρθρωσης του πρώην συγκροτήματος IFA-Nutzfahrzeuge. Έγιναν διαπραγματεύσεις με διάφορους κατασκευαστές φορτηγών, όλοι όμως, εκτός της MB, απέρριψαν τυχόν δέσμευσή τους στο Ludwigsfelde, λόγω των μεγάλων κινδύνων του σχεδίου.

2. Με τη σύμβαση κοινοπραξίας (Konsortialvertrag) μεταξύ της THA, της IFA και της MB κατέστη δυνατό να συνεχιστεί η παραγωγή οχημάτων επαγγελματικής χρήσης στην Ανατολική Γερμανία και να διατηρηθεί ένα μεγάλο μέρος των θέσεων απασχόλησης. Η MB ήταν αρχικά διατεθειμένη να υποστηρίξει την εξυγίανση της NL για το χρονικό διάστημα μέχρι τη συμπλήρωση των σχεδίων ενός εξ ολοκλήρου νέου εργοστασίου. Για το σκοπό αυτό, η επιχείρηση μετέφερε ένα μέρος της παραγωγής μικρού και μεσαίου βάρους φορτηγών από τη Δυτική στην Ανατολική Γερμανία. Η MB δεν παράγει στην NL αποκλειστικά και μόνο για να καλύψει τη ζήτηση της αγοράς. Οι ποσότητες προϊόντων που παράγονται στην NL θα μπορούσαν με μικρή πρόσθετη δαπάνη σε επενδύσεις και προσωπικό να κατασκευάζονται και σε άλλα εργοστάσια του συγκροτήματος, εν μέρει επίσης με τη βοήθεια ενός εταίρου. Επειδή η MB κοστολογεί εσωτερικά τα προϊόντα της NL με την ίδια τιμή όπως τα φορτηγά που κατασκευάζονται σε αντίστοιχα εργοστάσια της Mercedes, η κοινοπραξία δεν έχει κανένα πρόσθετο πλεονέκτημα από τη χρησιμοποίηση της NL.

3. Το άτοκο επενδυτικό δάνειο ύψους 100 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων που χορήγησε η THA στην εταιρεία χαρτοφυλακίου FBG το 1991 ήταν αναγκαίο για να εξασφαλίσει τις ελάχιστες απαιτήσεις σε κτίρια και μηχανήματα που απαιτούνται για τη συνέχιση της λειτουργίας.

4. Οι ζημίες της NL που αρχικά προϋπολογίζονταν σε 300 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα κατέστη δυνατόν να μειωθούν μέχρι το τέλος του 1993 σε 70,2 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα διότι η MB παρείχε στην επιχείρηση υπηρεσίες διαχείρισης. Έτσι, το ποσοστό των ζημιών το οποίο σύμφωνα με την αρχική σύμβαση (Konsortialvertrag) αναλογούσε στην THA, κατ' ανώτατο όριο 200 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα, μειώθηκε σε 63,2 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα. Το υπόλοιπο αναλογεί στην MB.

5. Η NL ανέλαβε επίσης το εκπαιδευτικό κέντρο της IFA, στο οποίο γίνεται η βασική κατάρτιση των εκπαιδευομένων της NL και άλλων επιχειρήσεων του κλάδου κατασκευής μηχανών του Βραδεμβούργου. Η MB εισέπραξε από το δημόσιο μια ενίσχυση εκπαίδευσης ύψους 980 000 γερμανικών μάρκων για να καταστούν διαθέσιμες αυτές οι επενδυτικές θέσεις, οι οποίες υπερκαλύπτουν κατά πολύ τις ανάγκες της NL.

6. Μετά την αλλαγή των επενδυτικών της σχεδίων για τα νέα Länder, η MB εξαγόρασε το υπόλοιπο 75 % του κεφαλαίου της FBG από 1ης Ιανουαρίου 1994. Η κοινοπραξία ανέλαβε την υποχρέωση να παράγει στο Ludwigsfelde και μόνον εκεί, μέχρι το 2003 τουλάχιστον 10 000 μονάδες φορτηγών ετησίως τύπου LN1 ή T2 (ή του μοντέλου που θα το διαδεχθεί). Οι εργασίες περιλαμβάνουν την αρχική κατασκευή, τη βαφή και την τελική συναρμολόγηση. Προβλέπεται απασχόληση τουλάχιστον 1 000 εργαζομένων. Εκτός τούτου, η MB πρέπει να επενδύσει στο εργοστάσιο 70 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα επιπλέον μέχρι το τέλος του 1998. Σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων, καταπίπτει κοινή ρήτρα ύψους 100 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων υπέρ της THA. Η σύμβαση με την οποία καθορίζονται οι εν λόγω υποχρεώσεις αντικαθιστά την προηγούμενη σύμβαση (Konsortialvertrag) μεταξύ των εταίρων.

7. Μέχρι την πώληση, η THA δαπάνησε 7,4 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα για την εξυγίανση των θέσεων απόρριψης βιομηχανικών αποβλήτων της NL. Στα επόμενα χρόνια προβλέπεται ότι θα πρέπει να δαπανηθούν επιπλέον 19,5 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα. Η THA επιχειρεί να επιτύχει από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση παραίτηση από το τελευταίο αυτό ποσό. Σε αντίθετη περίπτωση είναι διατεθειμένη να καλύψει το 80 % της δαπάνης. Το υπόλοιπο 20 % θα καλύψει σε κάθε περίπτωση η MB.

8. Η THA επιτυγχάνει με τη νέα σύμβαση ένα σημαντικά υψηλότερο κέρδος από την πώληση της NL, δηλαδή καθαρό ποσό 132,2 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων έναντι των περίπου 70 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων σε περίπτωση εκκαθάρισης της NL και της EGL. Επιπλέον, εξασφαλίζονται στην περιφέρεια θέσεις απασχόλησης.

9. Η παραγωγική ικανότητα της NL αντικαθιστά απλώς την παραγωγική ικανότητα του πρώην συγκροτήματος IFA. Παλαιότερα η παραγωγική ικανότητα του εργοστασίου ήταν 35 000 μονάδες ετησίως και κατά το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του '80 η παραγωγή ήταν 30 000 μονάδες. Αντίθετα, η NL διαθέτει παραγωγική ικανότητα 18 000 μονάδων και επειδή για το διάστημα 1994-1996 προβλέπεται παραγωγή μόνον 12 000 μονάδων κατ' έτος, η συμμετοχή της MB θα επιφέρει σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας. Κατά συνέπεια, με το προβλεπόμενο σχέδιο επιτυγχάνεται — μετά την εγκατάλειψη των σχεδίων κατασκευής νέου εργοστασίου στο Ahrensdorf — σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας οχημάτων επαγγελματικής χρήσης στα νέα Länder, ενώ αναπτύσσονται οι αγορές της Ανατολικής Ευρώπης.

V

Με βάση τις πληροφορίες που παρείχαν οι γερμανικές αρχές κατά τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης η Επιτροπή θεωρεί ότι τα κυριότερα σημεία της προσπάθειας εξυγίανσης και οι δαπάνες έχουν στην προκειμένη περίπτωση ως ακολούθως:

1. Τα σχέδια παραγωγής της MB και της THA μεταβλήθηκαν ριζικά μετά την έναρξη της διαδικασίας. Σε πρώτη φάση στο Ludwigsfelde η παραγωγική ικανότητα σε οχήματα επαγγελματικής χρήσης μειώθηκε από 35 000 μεγάλου και μέσου βάρους φορτηγά της IFA, σε 24 000 μεσαίου (LN2) και μικρού βάρους (T2) φορτηγά της MB. Μετά την εγκατάλειψη της εκτέλεσης της δεύτερης φάσης (κατασκευή ενός νέου εργοστασίου φορτηγών οχημάτων στο Ahrensdorf) η πρώτη φάση τροποποιήθηκε έτσι ώστε να μην κλείσει το 1994 το εργοστάσιο στο Ludwigsfelde, όπως σχεδιαζόταν αρχικά, αλλά να διατηρηθεί ως μόνιμο εργοστάσιο για την παραγωγή ελαφρών φορτηγών της Mercedes.

2. Η MB, για να μη διακοπεί η παραγωγή, μετέφερε δικές της εγκαταστάσεις στο Ludwigsfelde ώστε να αρχίσει γρήγορα η κατασκευή των φορτηγών της Mercedes, χρησιμοποιώντας τις επιτόπου εγκαταστάσεις, για να βελτιστοποιήσει τις εγκαταστάσεις παραγωγής και για να εξακολουθήσει να απασχολεί κατά το δυνατόν περισσότερους εργαζόμενους. Το εργοστάσιο παρήγαγε αρχικά τόσο το μοντέλο LN1 όσο και τα ελαφρά φορτηγά LN2. Στις αρχές του 1994 όμως σταμάτησε η παραγωγή του μοντέλου LN2.

3. Μετά την υλοποίηση της τροποποιημένης δεύτερης φάσης το εργοστάσιο οχημάτων επαγγελματικής χρήσης στο Ludwigsfelde περιλαμβάνει τμήμα κατασκευής αμαξωμάτων, βαφείο και τμήμα συναρμολόγησης με ετήσια παραγωγική ικανότητα 18 000 μονάδων, το οποίο προς το παρόν χρησιμοποιείται για την κατασκευή των ελαφρών φορτηγών αυτοκινήτων LN1 (T2). Για να γίνει το εργοστάστιο αυτάρκες κατασκευάστηκε ένα νέο μεγάλο βαφείο για το μοντέλο που προήλθε από το μοντέλο LN1. Η μεγάλη αυτή επένδυση, μαζί με τον εκτεταμένο εξορθολογισμό των εγκαταστάσεων και της διάταξης του εργοστασίου καθώς και με τα πρόσθετα μέτρα για τον εκσυγχρονισμό των κτιρίων και της υλικοτεχνικής οργάνωσης καθυστέρησε την αναδιάρθρωση η οποία επρόκειτο να περατωθεί κατά το τέλος του 1995. Η NL θα απασχολεί συνολικά 1 250 εργαζόμενους, ενώ η αναπτυξιακή εταιρεία EGL άλλους 150 εργαζόμενους.

4. Με την επέκταση του εργοστασίου στο Ludwigsfelde η MB επέτυχε να εξορθολογίσει τη διάρθρωση της παραγωγής στον τομέα των επαγγελματικών οχημάτων και να εξειδικεύσει την παραγωγή στα εργοστάσιά της ως εξής: τα μικρά φορτηγά διανομής εμπορευμάτων κατασκευάζονται στην ισπανική Vitoria, τα βαρέα φορτηγά στο Düsseldorf, τα μικρά φορτηγά στο Ludwigsfelde, ενώ τα μεσαίου και μεγάλου βάρους φορτηγά στο Wörth.

5. Κατά την ίδρυση της κοινής επιχείρησης της MB και της THA οι ζημίες λειτουργίας της NL μέχρι το 1994 προϋπολογίσθηκαν σε περισσότερο από 300 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα. Η THA ήταν διατεθειμένη να καλύψει τις ζημίες ανάλογα με το μερίδιό της στην επιχείρηση, όχι όμως περισσότερο από 200 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα. Στην πραγματικότητα, πάντως, οι ζημίες μέχρι το τέλος του 1993 ανήλθαν μόνο σε 70,2 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα. Προήλθαν από δαπάνες κατά τη φάση εκκίνησης για μέτρα εκπαίδευσης και αναδιάρθρωσης καθώς επίσης και από την απασχόληση περισσοτέρων εργαζομένων του πρώην συγκροτήματος IFA από όσους πράγματι απαιτούντο. Εκτός τούτου, τα αμαξώματα του φορτηγού που αποτελεί παραλλαγή του μοντέλου LN1 έπρεπε, ελλείψει κατάλληλου βαφείου, να μεταφερθούν στο Düsseldorf και κατόπιν πάλι στο Ludwigsfelde για τελική συναρμολόγηση. Η THA κατά το 1992 χορήγησε στην εταιρεία χαρτοφυλακίου FBG προκαταβολή ύψους 80,7 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για την κάλυψη των ζημιών ενώ η εταιρεία επέστρεψε στην THA το μη χρησιμοποιηθέν ποσό μαζί με τους τόκους που αναλογούν στη προκαταβολή. Επειδή από το 1991 έως το 1994 η παραγωγή του μοντέλου LN2 συνεχιζόταν ταυτόχρονα στο Ludwigsfelde και στο Wörth προέκυψαν πρόσθετες δαπάνες για την MB. Η διακοπή της παράλληλης παραγωγής στο Ludwigsfelde και η σχετική μείωση του προσωπικού θα στοιχίσει στην επιχείρηση 12 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα κατ' ανώτατο όριο, ποσό που θα καλύψει αποκλειστικά και πλήρως η MB.

6. Η NL μέχρι το τέλος του 1993 επένδυσε συνολικά 88,9 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα και κατά τα έτη 1994 και 1995 51,4 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα επιπλέον για τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεών της. Τα μέτρα αυτά χρηματοδοτήθηκαν κατά τα πρώτα έτη με τη βοήθεια ενός επενδυτικού δανείου της THA ύψους 100 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων. Η THA πάντως απόσβεσε ένα τμήμα της αξίας του δανείου αντίστοιχα με την απόσβεση του αγορασθέντος με το δάνειο μηχανικού εξοπλισμού της επιχείρησης και παραιτείται κατ' αυτόν τον τρόπο από την αποπληρωμή ενός τμήματος του δανείου έτσι ώστε να μειωθούν αντίστοιχα οι ζημίες της NL και η σχετική υποχρέωση της THA να καλύψει τις ζημίες αυτές. Με βάση τη νέα συμφωνία θα πρέπει πλέον η MB να καταβάλει στην THA τόκους ύψους 5,58 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για το μη χρησιμοποιηθέν τμήμα του δανείου. Τμήμα του εν λόγω δανείου των 100 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων ανερχόμενο σε 29 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα χρησιμοποιήθηκε για την προσαρμογή των κτιρίων στους οικοδομικούς κανονισμούς. Η IFA επένδυσε 24,6 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα επιπλέον για την εξυγίανση του χώρου και για μέτρα υποδομής. Οι εν λόγω επενδύσεις για τη διατήρηση της αξίας και της ικανότητας λειτουργίας του εργοστασίου θα έπρεπε να πραγματοποιηθούν πολύ νωρίτερα αλλά παραμελούνταν στο πλαίσιο του οικονομικού συστήματος της τότε Λαοκρατικής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Χωρίς τις επενδύσεις αυτές, τα οικόπεδα και τα κτίρια θα έπρεπε να πωληθούν στην MB σε σημαντικά χαμηλότερη τιμή.

7. Μέχρι το τέλος του 1993 οι δαπάνες για την αναδιάρθρωση των NL και EGL, δηλαδή οι επενδύσεις σε μηχανήματα, κτίρια και υποδομές, οι αρνητικές χρηματικές ροές καθώς και οι μεταβολές του κεφαλαίου λειτουργίας, ανήλθαν συνολικά σε 177,4 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα. Στο ποσό αυτό θα πρέπει να προστεθούν επιπλέον 62,5 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα τα οποία επένδυσε η MB το 1994 και το 1995 για τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων, την εξυγίανση παλαιών χρεών και την εθελοντική αποχώρηση εργαζομένων. Το κόστος αναδιάρθρωσης ανήλθε συνολικά σε 239,9 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα στη χρονική περίοδο 1991-1995 και ήταν έτσι πολύ υψηλότερο από ό,τι αναμενόταν αρχικά.

8. Η MB αγόρασε το υπόλοιπο μερίδιο της FBG έναντι συνολικά 7,875 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων. Η αγορά άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου του 1994. Η MB κατά το 1994 κατέβαλε σύμφωνα με το συμβόλαιο αγοράς στην THA 476 000 γερμανικά μάρκα για αποθεματικό προηγουμένων ετών, το οποίο δεν αναλώθηκε και συνεπώς απελευθερώθηκε. Εκτός τούτου η MB αγόρασε έναντι 55 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων τα οικόπεδα και τα κτίρια τα οποία είχε εκμισθώσει προηγουμένως η NL.

9. Η τιμή αγοράς των οικοπέδων και κτιρίων κατά το 1994 δεν καθορίστηκε με βάση μια ανεξάρτητη εκτίμηση, αλλά συμφωνήθηκε μεταξύ της THA/IFA και της MB, αφού εγκατέλειψε τις διαπραγματεύσεις ένας δεύτερος ενδιαφερόμενος με δικαίωμα προτίμησης. Η τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο ήταν όμως κατά πάσα πιθανότητα μεγαλύτερη από την τιμή αντιστοίχων οικοπέδων στο Ludwigsfelde τα οποία η IFA πώλησε σε άλλες ιδιωτικές επιχειρήσεις όταν η τιμή αγοράς ήταν σαφώς υψηλότερη. Εκτός τούτου, η σύμβαση προβλέπει ότι σε περίπτωση που η MB μεταπωλήσει ή εκμισθώσει ένα τμήμα του οικοπέδου σε υψηλότερη τιμή θα γίνει επανεκτίμηση και θα καταβάλει στην THA το ποσό που υπερβαίνει το 7 % της διαφοράς.

10. Λόγω των επενδύσεων και της ιδιωτικοποίησης, τόσο η NL όσο και η εταιρεία χαρτοφυλακίου FBG εμφανίζουν από το 1994 κέρδη, διότι κατασκευάζεται πλέον μόνον ένα προϊόν, κατέστη δυνατόν να μειωθούν οι δαπάνες μεταφοράς με την κατασκευή του νέου βαφείου για το φορτηγό T2 και αυξήθηκε η παραγωγικότητα. Επειδή οι τιμές εσωτερικής κοστολόγησης βασίζονται στο συνολικό κόστος σε συγκρίσιμες εγκαταστάσεις, η NL μειώνοντας τον όγκο παραγωγής (βλ. κατωτέρω) επέτυχε να αυξήσει επίσης τα έσοδα ανά φορτηγό.

VI

Η Επιτροπή κατά την αξιολόγησή της θα πρέπει να εξετάσει ποια από τα μέτρα που έλαβαν οι αρχές ενός κράτους μέλους περιέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης και ποια εμπίπτουν στις διατάξεις για τις κρατικές ενισχύσεις σύμφωνα με το άρθρο 92 της συνθήκης.

Οι πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή κατά τη διάρκεια της διαδικασίας από τις γερμανικές αρχές και τη MB, της επέτρεψαν να σχηματίσει μια ολοκληρωμένη εικόνα όλων των στοιχείων κρατικής ενίσχυσης που αφορούν τα εξεταζόμενα μέτρα υπέρ της NL, η οποία ανήκε προηγουμένως στην Treuhand, και να προσδιορίσει επακριβώς το ποσό των ενισχύσεων.

1. Οι γερμανικές αρχές στα πλαίσια των κανονισμών περιφερειακών ενισχύσεων χορήγησαν στην NL και στην EGL μέχρι 25,56 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα ως κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή επιχορηγήσεων (15,28 εκατομμύρια), επιδοτήσεων (9,08 εκατομμύρια) και ειδικών αποσβέσεων (1,2 εκατομμύρια). Στην NL καταβλήθηκαν παράνομα 8,9 εκατομμύρια επιχορηγήσεις και 8,45 εκατομμύρια επιδοτήσεις επενδύσεων μέχρι την αναστολή των πληρωμών μετά την έναρξη της διαδικασίας.

2. Η συμφωνία της THA να καλύψει τις συσσωρευμένες μέχρι το 1991 ζημίες της NL κατά 100 % και τις επιπλέον ζημίες των ετών 1992 και 1993 μέχρι 75 % και κατ' ανώτατο όριο 200 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα, δεν ανταποκρίνεται, κατά την άποψη της Επιτροπής, στη συνήθη συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή ο οποίος συμμετέχει σε μια κοινή επιχείρηση. Διότι, αν και η THA κατείχε αρχικά το σύνολο των μετοχών της εταιρείας χαρτοφυλακίου FBG και από το 1992 μόνο το 75 %, η MB αγόρασε την 1η Ιανουαρίου 1994 την εταιρεία σε τιμή που υπολογίστηκε με βάση την αξία των περιουσιακών της στοιχείων. Η THA έτσι δεν θα ήταν σε θέση να ανακτήσει τα ποσά τα οποία διέθεσε μέχρι τότε για την κάλυψη των ζημιών της κοινής επιχείρησης. Μέχρι την αναστολή πληρωμών τον Ιανουάριο του 1992, η THA κατέβαλε 80,7 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα ως προκαταβολή έναντι των ζημιών τις οποίες έπρεπε να καλύψει. Επειδή όμως οι ζημίες της FBG μέχρι το 1993 ανήλθαν μόνο σε 70,2 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα, η MB αγοράζοντας το υπόλοιπο μερίδιο της THA στην FBG, επέστρεψε στην THA, μαζί με τους τόκους, το τμήμα της προκαταβολής που δεν είχε χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη του αναλογούντος ποσοστού της THA στις ζημίες (75 %). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το ποσό το οποίο η THA κατέβαλε με τη ρύθμιση των ζημιών της εταιρείας χαρτοφυλακίου FBG — δηλαδή μαζί με τους τόκους 58,8 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα (αφαιρουμένης της επιστροφής μέρους της προκαταβολής της Treuhand από την MB) — αποτελεί κρατική ενίσχυση.

3. Όσον αφορά το μέρος του δανείου που χορήγησε ως εταίρος η THA, με το οποίο η NL αγόρασε μηχανήματα και εξοπλισμό (71 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα) η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, η πρόθεση της THA να παραιτηθεί εξαρχής από την πλήρη αποπληρωμή του δανείου σε αναλογία με τις αποσβέσεις της επιχείρησης για τα περιουσιακά στοιχεία που αγοράστηκαν με το εν λόγω δάνειο, δεν ανταποκρίνεται στη συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος συμμετέχει σε μια κοινή επιχείρηση. Ως εκ τούτου, το τμήμα του δανείου το οποίο δεν εξοφλείται από την MB, δηλαδή 39,8 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα, θα πρέπει να θεωρηθεί επίσης ως κρατική ενίσχυση.

4. Επίσης, το τμήμα του δανείου που χορήγησε ως εταίρος η THA το οποίο η επιχείρηση της Treuhand IFA χρησιμοποίησε για την ανακατασκευή και τον εκσυγχρονισμό των κτιρίων όπως προβλέπεται από τη νομοθεσία (29 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα), καθώς και οι πρόσθετες επενδύσεις της IFA ύψους 24,6 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων, δηλαδή συνολικές δαπάνες 53,6 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για την εξυγίανση των παλαιών θέσεων απόρριψης βιομηχανικών αποβλήτων και για μέτρα υποδομής, θα πρέπει να θεωρούνται κρατική ενίσχυση εφόσον δεν καλύπτονται από την τιμή αγοράς την οποία κατέβαλε η MB κατά το 1994. Επειδή όμως η Treuhand εισέπραξε κατά την πώληση 55,43 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα (συμπεριλαμβανομένων δαπανών της MB για την αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων) καλύφθηκαν οι επενδύσεις της NL στο υπό εξέταση οικόπεδο και τα κτίρια. Όσον αφορά το γεγονός ότι το οικόπεδο και τα κτίρια, χωρίς αυτά τα μέτρα ανακαίνισης, θα ήταν πρακτικά μηδενικής αξίας και ότι υπήρχε ένας δεύτερος υποψήφιος αγοραστής, η Επιτροπή έχει την άποψη ότι η πώληση δεν περιλαμβάνει πρόσθετα στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

5. Όσον αφορά τις δαπάνες για την εξυγίανση των παλαιών θέσεων απόρριψης βιομηχανικών αποβλήτων, τις οποίες πραγματοποίησε η THA, — 7,2 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα — και τις δαπάνες τις οποίες προβλέπεται να καταβάλει στο μέλλον — 14,85 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα —, (δηλαδή ποσοστό 80 % επί ποσού συνολικού ύψους 19,8 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων), η Επιτροπή διαπίστωσε ήδη ότι οι δαπάνες του Δημοσίου για την εξυγίανση των παλαιών θέσεων απόρριψης βιομηχανικών αποβλήτων δεν θα πρέπει να θεωρούνται κρατική ενίσχυση. Η προσέγγιση αυτή ακολουθείται και στην προκείμενη περίπτωση.

6. Επίσης, η επιδότηση κατάρτισης ύψους 980 000 γερμανικών μάρκων που χορήγησε η Γερμανία στην επιχείρηση NL για τη βασική επαγγελματική κατάρτιση εκπαιδευομένων άλλων επιχειρήσεων στο μεταποιητικό κλάδο δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση.

7. Όσον αφορά την πώληση στην MB του υπολοίπου μεριδίου της THA στην FBG (75 %), η Επιτροπή είχε την υποψία ότι η εταιρεία χαρτοφυλακίου είχε πωληθεί σε τιμή χαμηλότερη από την τιμή που ίσχυε στην αγορά. Σύμφωνα με την αρχική σύμβαση μεταξύ της THA και της MB, η τιμή με την οποία πραγματοποιήθηκε η αγορά ήταν 7,875 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα που αντιστοιχεί στην ονομαστική τιμή του εγγεγραμμένου κεφαλαίου. Προκειμένου να εξετάσει εάν η εν λόγω τιμή ανταποκρίνεται στην πραγματική αξία της FBG στην αγορά, η Επιτροπή ζήτησε από τις γερμανικές αρχές να επιτρέψουν να εκτιμηθεί η αξία της επιχείρησης κατά τη χρονική στιγμή της πώλησης από έναν ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα. Η εταιρεία οικονομικών ελεγκτών Arthur Andersen στην οποία ανατέθηκε η εν λόγω εργασία εκτίμησε την αξία της εταιρείας χαρτοφυλακίου κατά τις 31 Δεκεμβρίου 1993 σε 16,47 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα. Επειδή όμως η MB κατέβαλε μόνο 7,9 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα, η διαφορά μεταξύ της εκτιμώμενης αξίας της επιχείρησης και της τιμής με την οποία πραγματοποιήθηκε η αγορά, δηλαδή 8,6 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα, θα πρέπει να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση.

Αν αθροιστούν τα ποσά που αναφέρονται στα σημεία 1, 2, 3 και 7, τα μέτρα που πρέπει να θεωρηθούν ότι αντιπροσωπεύουν κρατική ενίσχυση, ανέρχονται συνολικά σε 132,8 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα.

Οι εν λόγω κρατικές ενισχύσεις απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των αυτοκινητοβιομηχανιών στην Κοινότητα, διότι μειώνουν την οικονομική επιβάρυνση της επιχείρησης MB κατά τις επενδύσεις της στα νέα Länder. Λόγω του σημαντικού ενδοκοινοτικού εμπορίου στον τομέα των αυτοκινήτων, τα εν λόγω σχεδιαζόμενα μέτρα ενίσχυσης επιδρούν επίσης στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Τα εν λόγω μέτρα εμπίπτουν συνεπώς στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και στο άρθρο 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ.

VII

Η γερμανική κυβέρνηση παραβίασε το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης, διότι παρέλειψε να κοινοποιήσει ορισμένες ενισχύσεις επενδύσεων και πληρωμές για την κάλυψη ζημιών που αφορούσαν την πραγματοποίηση επενδύσεων στο Ludwigsfelde σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 3. Κατ' αυτό τον τρόπο, η εταιρεία χαρτοφυλακίου FBG εισέπραξε 8,9 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα απευθείας επιχορηγήσεις και 9,8 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα επιδοτήσεις επενδύσεων. Η επιχείρηση NL έλαβε επενδυτικό δάνειο από την THA ύψους 100 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων και προκαταβολή 80,7 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για την κάλυψη των συσσωρευμένων ζημιών. Επειδή οι ενισχύσεις δεν κοινοποιήθηκαν εγκαίρως στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να αποφασίσει σχετικά. Κατά συνέπεια, οι μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις χορηγήθηκαν παράνομα.

Επειδή οι κανόνες διαδικασίας που περιέχονται στο άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης και οι οποίοι χρησιμεύουν επίσης για τη διατήρηση της δημόσιας τάξης είναι δεσμευτικοί και επειδή με την απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Ιουνίου 1973 στην υπόθεση 77/72 Capolongo/Maya επιβεβαιώθηκε η άμεση ισχύς των κανόνων αυτών, οι ενισχύσεις δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν αναδρομικά ως νόμιμες.

Μετά την έναρξη της διαδικασίας που κίνησε η Επιτροπή σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 93 παράγραφος 2, η γερμανική κυβέρνηση ανέστειλε την καταβολή όλων των περαιτέρω ενισχύσεων μέχρι το πέρας της διαδικασίας.

VIII

Οι γερμανικές αρχές υποστήριξαν την άποψη ότι για τα ποσά τα οποία κατέβαλε το Δημόσιο και τα οποία η Επιτροπή, στα πλαίσια της εξέτασης του συμβιβάσιμου των σχεδιαζομένων μέτρων, προτίθεται να θεωρήσει ως κρατική ενίσχυση, θα έπρεπε η Επιτροπή να εφαρμόσει τις εξαιρέσεις σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 2 στοιχείο γ) (ενισχύσεις προς την οικονομία ορισμένων περιοχών οι οποίες θίγονται από τη διαίρεση της Γερμανίας), το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο α) (ενισχύσεις για την προώθηση της οικονομικής αναπτύξεως περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες υπάρχει σοβαρή υποαπασχόληση) ή το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο β) (ενισχύσεις για την άρση σημαντικής διαταραχής στην οικονομία ενός κράτους μέλους).

Χωρίς αμφιβολία, στην περίπτωση της Γερμανίας δεν τίθεται θέμα εφαρμογής της εξαίρεσης που προβλέπεται στο άρθρο 92 παράγραφος 3. Είναι γεγονός ότι η ενοποίηση και οι σχετικές πολιτικές και οικονομικές αλλαγές είχαν αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία της Γερμανίας, αλλά μόνον τα εν λόγω μειονεκτήματα δεν επαρκούν για να εφαρμοστεί η αναφερθείσα διάταξη σε ένα καθεστώς ενισχύσεων πολύ δε περισσότερο σε περίπτωση ad hoc ενίσχυσης. Η Επιτροπή χαρακτήρισε ένα καθεστώς ενίσχυσης ως μέτρο για την άρση σημαντικής διαταραχής στην οικονομία ενός κράτους για τελευταία φορά το 1991, όταν ενέκρινε ένα πρόγραμμα ιδιωτικοποίησης της ελληνικής κυβέρνησης. Στην εν λόγω περίπτωση, διαπίστωσε ότι το σχετικό πρόγραμμα ιδιωτικοποίησης αποτελούσε αναπόσπαστο τμήμα των μέτρων για την εξυγίανση της ελληνικής οικονομίας τα οποία ενέκρινε η ελληνική κυβέρνηση σύμφωνα με την απόφαση 91/136/ΕΟΚ του Συμβουλίου [5]. Η περίπτωση της Γερμανίας, όμως, εμφανίζεται εντελώς διαφορετική.

Η εξαίρεση του άρθρου 92 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της συνθήκης θα πρέπει, εξάλλου, να ερμηνεύεται με τη στενή έννοια. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα προβλήματα τα οποία θα πρέπει να αντιμετωπίσουν τα νέα Länder μπορούν να επιλυθούν με βάση μάλλον τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) (ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών) της συνθήκης ή, εν όψει της προκειμένης περιπτώσεως, με βάση το κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις προς την αυτοκινητοβιομηχανία.

[5] ΕΕ αριθ. L 66 της 13. 3. 1991, σ. 22.

Μετά τη γερμανική νομισματική ενοποίηση τον Ιούλιο του 1990, η παραγωγή φορτηγών στο Ludwigsfelde κατέστη αντιοικονομική, διότι πρακτικά δεν υπήρχε πλέον καμία αγορά για τα μοντέλα της IFA W50 και L60. Προκειμένου όμως να εξασφαλισθεί η κατασκευή των επαγγελματικών οχημάτων στο παλαιό εργοστάσιο, η THA και η MB συμφώνησαν, ως μεταβατική λύση μέχρι την κατασκευή ενός εντελώς νέου εργοστασίου παραγωγής φορτηγών που σχεδιαζόταν αρχικά, να ιδρύσουν τις κοινές επιχειρήσεις NL και EGL οι οποίες επρόκειτο να αναδιαρθρώσουν και να εκσυγχρονίσουν την παλαιά παραγωγική μονάδα της IFA-Kombinat στο Ludwigsfelde. Από την αρχή κατέστη σαφές ότι τα μέτρα αναδιάρθρωσης δεν θα απαιτούσαν μόνο σημαντικές επενδύσεις, αλλά και ότι θα είχαν ως συνέπεια, στα πρώτα χρόνια λειτουργίας, μεγάλες λειτουργικές ζημίες, τις οποίες ουδείς ιδιώτης επενδυτής θα μπορούσε μόνος να καλύψει. Για αυτό το λόγο, οι περιφερειακές ενισχύσεις των επενδύσεων που χορήγησε η γερμανική κυβέρνηση καθώς επίσης και τα μέτρα για την κάλυψη των ζημιών και την προώθηση επενδύσεων που έλαβε η THA αποτελούν, σύμφωνα με την Επιτροπή, μέρος των προσπαθειών ώστε μακροπρόθεσμα η παραγωγή φορτηγών στο Ludwigsfelde να καταστεί και πάλι οικονομική. Κατά συνέπεια, οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης θα πρέπει να εξετασθούν σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση κρατικών ενισχύσεων για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ([6]). Στους τομείς στους οποίους, εφαρμόζονται ιδιαίτερες κοινοτικές διατάξεις για τις κρατικές ενισχύσεις, όπως είναι το κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις προς την αυτοκινητοβιομηχανία ([7]), οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται μόνον εφόσον συνάγουν με αυτές τις ειδικές διατάξεις. Επειδή τα κριτήρια του κοινοτικού πλαισίου και των κατευθυντηρίων γραμμών που αφορούν οριζόντιες ενισχύσεις δεν διαφέρουν, είναι όμως αυτές οι τελευταίες λεπτομερέστερες όσον αφορά τη διαδικασία, η αξιολόγηση που ακολουθεί βασίζεται στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές.

IX

Σύμφωνα με τις κοινοτικές νομικές διατάξεις, οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης θα πρέπει κατά βάση να εγκρίνονται μόνον όταν η εν λόγω έγκριση δίδεται για λόγους κοινοτικού συμφέροντος. Πρώτη προϋπόθεση προς τούτο αποτελεί η υποχρεωτική σύνδεση με ένα βιώσιμο σχέδιο αναδιάρθρωσης ικανό να αποκαταστήσει μακροπρόθεσμα τη βιωσιμότητα και την οικονομική ευρωστία της επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα με βάση ρεαλιστικές υποθέσεις σχετικά με τις μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας της. Δεύτερη προϋπόθεση αποτελεί η αποφυγή απαράδεκτης στρέβλωσης του ανταγωνισμού μέσω της σχετικής ενίσχυσης. Τρίτον, το ύψος της ενίσχυσης θα πρέπει να είναι ανάλογο με το κόστος και τις ωφέλειες της αναδιάρθρωσης. Τέλος, η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίσει ότι η επιχείρηση θα εφαρμόσει πλήρως το σχέδιο και όλους τους όρους που αναφέρονται στη σχετική απόφαση της Επιτροπής.

Η Επιτροπή παραδέχεται ότι μετά την ενοποίηση της Γερμανίας επικράτησε μια ιδιαίτερη οικονομική και πολιτική κατάσταση. Η ανακατασκευή, ιδίως, των μεγάλων εργοστασίων παραγωγής όπως αυτά για την κατασκευή φορτηγών, από τα οποία εξαρτώνται άμεσα ή έμμεσα (προμηθευτές) πολλές θέσεις απασχόλησης αποτέλεσε τεράστιο βάρος τόσο για τους δημόσιους όσο και για τους ιδιώτες επενδυτές. Όσον αφορά τα κοινωνικά προβλήματα τα οποία θα προκαλούσε η παύση λειτουργίας ενός εργοστασίου τέτοιου μεγέθους στην περιφέρεια και όσον αφορά το στόχο της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής της Κοινότητας, η Επιτροπή συμμερίζεται πλήρως την άποψη των γερμανικών αρχών ότι η συνέχιση της λειτουργίας της NL ευρίσκεται εξ ολοκλήρου μέσα στα πλαίσια του κοινοτικού συμφέροντος. Με το εργοστάσιο διατηρήθηκαν 1 200 άμεσες θέσεις απασχόλησης σε μια περιοχή με χαμηλή παραγωγικότητα και μεγάλη ανεργία. Μετά την εγκατάλειψη των σχεδίων κατασκευής νέου εργοστασίου στο Ahrensdorf, η συνέχιση της παραγωγής φορτηγών στο Ludwigsfelde μπορεί να εξασφαλιστεί μόνον εφόσον επιτύχει το σχέδιο αναδιάρθρωσης.

Πρώτη προϋπόθεση: αποκατάσταση της βιωσιμότητας

Η Επιτροπή, μετά την εξέταση των επιχειρηματικών και οικονομικών σχεδίων των επιχειρήσεων FBG, NL και EGL, έχει τη βεβαιότητα ότι η προσέγγιση για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας των εργοστασίων κατασκευής οχημάτων επαγγελματικής χρήσης της πρώην IFA είναι βάσιμη. Η κοινή επιχείρηση έχει επενδύσει 239,9 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα στη μετασκευή των υφισταμένων εγκαταστάσεων. Με την προσαρμογή των κτιρίων στα σημερινά πρότυπα, την αντικατάσταση του εξοπλισμού που δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την παραγωγή συγχρόνων φορτηγών οχημάτων και την αποπεράτωση του βαφείου, η NL έγινε μια εντελώς σύγχρονη εγκατάσταση.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Επιτροπής, η κατασκευή οχημάτων επαγγελματικής χρήσης στο Ludwigsfelde θα είχε υποχρεωτικά ζημίες κατά τα πρώτα έτη. Η τελική συναρμολόγηση που άρχισε να γίνεται από τις αρχές του έτους 1991 σε μία από τις δύο γραμμές παραγωγής του πρώην συγκροτήματος IFA των εν μέρει (SKD) ή πλήρως (CKD) αποσυναρμολογημένων φορτηγών LN2 (αργότερα T2) ήταν από την αρχή αντιοικονομική διότι δεν μπορούσε να συγκριθεί με μια σύγχρονη εγκατάσταση στην οποία γίνεται πλήρης παραγωγή φορτηγών αυτοκινήτων. Τούτο οφείλεται, αφενός μεν, στην ελλιπή υποδομή και, αφετέρου δε, στο ότι δεν υπήρχαν ούτε οι κατάλληλοι προμηθευτές που θα ήταν σε θέση να προμηθεύουν προϊόντα με την επιθυμητή ποιότητα, ούτε μια υλικοτεχνική υποστήριξη με την έννοια της σύγχρονης τεχνικής αποθήκευσης. Εκτός τούτου, το υφιστάμενο προσωπικό θα έπρεπε να επιμορφωθεί εντατικά σχετικά με τις απαιτήσεις της σύγχρονης κατασκευής φορτηγών οχημάτων, ενώ η κατάργηση των πλεοναζουσών θέσεων απασχόλησης οι οποίες μεταφέρθηκαν από την IFA κόστιζε στην MB σημαντικά ποσά. Επιπλέον, το κλειστό φορτηγό της σειράς T2 έπρεπε να μεταφερθεί στο Düsseldorf για βαφή διότι στο υφιστάμενο βαφείο μπορούσαν να βαφούν μόνον οι καμπίνες οδηγών. Έχοντας υπόψη αυτά τα τεράστια μειονεκτήματα από την άποψη του κόστους, ουδείς ιδιώτης επενδυτής θα ήταν διατεθειμένος να πραγματοποιήσει μια τόσο μεγάλη και μακροπρόθεσμη επένδυση χωρίς κρατική υποστήριξη.

Στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης, η NL εγκατέστησε το 1995 μια νέα γραμμή παραγωγής και ένα νέο βαφείο για το κλειστό φορτηγό T2 ώστε να γίνει περισσότερο ανεξάρτητη. Εκτός τούτου, η παράλληλη παραγωγή του φορτηγού τύπου LN2 που παραγόταν κυρίως στο Wörth σταμάτησε έτσι ώστε στο Ludwigsfelde να παράγονται μόνον οχήματα της σειράς T2. Κατ' αυτόν τον τρόπο αυξήθηκε η παραγωγικότητα του εργοστασίου της NL.

([6]) ΕΕ αριθ. C 368 της 23. 12. 1994, σ. 12.
([7]) ΕΕ αριθ. C 123 της 18. 5. 1989, σ. 3.

Οι προσπάθειες αναδιάρθρωσης της MB και της THA είχαν ως αποτέλεσμα να καταστεί οικονομικά βιώσιμη η παραγωγή στην NL μέχρι το τέλος του 1995, όπως αποδεικνύουν οι ισολογισμοί που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή. Σε ενοποιημένη βάση, η FBG επρόκειτο να έχει κέρδη από το 1994, γεγονός το οποίο πράγματι συνέβη. Κατά την άποψη της Επιτροπής, το σχέδιο ενίσχυσης είναι για το λόγο αυτό συνδεδεμένο με ένα βιώσιμο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

Δεύτερη προϋπόθεση: αποφυγή απαράδεκτης νόθευσης του ανταγωνισμού μέσω της ενίσχυσης

Εφόσον μια αντικειμενική εκτίμηση των συνθηκών ζήτησης και προσφοράς αποδείξει ότι στη σχετική αγορά υφίσταται διαρθρωτική υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα, τότε το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να συμβάλει σε αναλογία με το ποσό της ενίσχυσης, στην αναδιάρθρωση του σχετικού κλάδου της βιομηχανίας με την οριστική μείωση ή παύση της παραγωγικής ικανότητας. Όλοι οι οικονομικοί εμπειρογνώμονες συμφωνούν ότι κατά την αρχή της δεκαετίας του 1990 στον τομέα των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης υπήρχε υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα. Τούτο αποτέλεσε επίσης για την MB το λόγο της παραίτησης από την κατασκευή ενός νέου εντελώς συγχρόνου εργοστασίου στο Ahrensdorf το οποίο θα αντικαθιστούσε πλήρως τις πεπαλαιωμένες εγκαταστάσεις της NL. Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της ότι με τον εγσυγχρονισμό της NL επήλθε μείωση της ικανότητας συναρμολόγησης από 35 000 σε 18 000 φορτηγά ετησίως. Έτσι, σύμφωνα με την άποψη της Επιτροπής, η δεύτερη προϋπόθεση φαίνεται να πληρούται.

Τρίτη προϋπόθεση: ενίσχυση σε αναλογία με το κόστος και τις ωφέλειες της αναδιάρθρωσης.

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ακόμα και ο νεώτερος εξοπλισμός του πρώην συγκροτήματος IFA Ludwigsfelde δεν ανταποκρινόταν καθόλου στις απαιτήσεις μιας σύγχρονης παραγωγής φορτηγών. Ο λοιπός εξοπλισμός εξάλλου ήταν εντελώς πεπαλαιωμένος και έπρεπε να αντικατασταθεί πλήρως. Ως εκ τούτου, η κατασκευή του εργοστασίου κόστισε στην THA και την MB συνολικά 239,9 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα.

Σύμφωνα με τις κοινοτικές διατάξεις το ποσό μιας ενίσχυσης θα πρέπει να είναι ανάλογο με το πρόβλημα που καλείται να επιλύσει. Σύμφωνα με την άποψη της Επιτροπής η περιφερειακή ενίσχυση επενδύσεων ύψους 25,72 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων και η καθαρή συμβολή της THA ύψους 39,8 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων στις επενδύσεις σε μηχανήματα και εξοπλισμό είναι ανάλογες προς τις δαπάνες για τη μετατροπή του εργοστασίου σε ένα σύχρονο εργοστάσιο συναρμολόγησης φορτηγών. Η μετασκευή αυτή αποτελεί ουσιαστικό μέρος του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

Όσον αφορά την καθαρή συμβολή της THA ύψους 58,8 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για την κάλυψη των ζημιών της επιχείρησης NL, η Επιτροπή συμμερίζεται την άποψη των γερμανικών αρχών σύμφωνα με την οποία κατά τη χρονική στιγμή της σύστασης της κοινής επιχείρησης ουδείς ιδιώτης επενδυτής επρόκειτο να επενδύσει στην πεπαλαιωμένη εγκατάσταση παραγωγής στο Ludwigsfelde χωρίς τη συμμετοχή της THA και χωρίς τη συμφωνία της να καλύψει ένα μεγάλο τμήμα των ζημιών λειτουργίας που θα προέκυπταν υποχρεωτικά από την αντιοικονομική παραγωγή κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας. Η συμφωνία της THA για την κάλυψη των ζημιών θα πρέπει ως εκ τούτου να θεωρείται ουσιώδες τμήμα του σχεδίου της να ιδιωτικοποιήσει την επιχείρηση με τρόπο κοινωνικά αποδεκτό. Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι έχει ήδη αναγνωρίσει τον ιδιαίτερο ρόλο της THA κατά τη μετάβαση από ένα σύστημα κατευθυνόμενης οικονομίας σε ένα σύστημα οικονομίας της αγοράς [βλέπε π.χ. επιστολή SC(91) D/17825 σχετικά με ορισμένα οικονομικά και άλλα μέτρα στο πλαίσιο της δραστηριότητας της THA].

Ο εξαιρετικός όμως χαρακτήρας των εν λόγω μέτρων σημαίνει επίσης ότι θα πρέπει να ανταποκρίνονται αυστηρά στα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά κάθε μεμονωμένης περίπτωσης. Ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται όταν πρόκειται για επιδοτήσεις μιας μερικά ιδιωτικοποιημένης επιχείρησης όπως η NL. Αναφορικά με τη δικαιολογία που προέβαλε η THA για το γεγονός ότι ανέλαβε να καλύψει τις ζημίες, το μέτρο αυτό μπορεί να γίνει δεκτό μόνον εφόσον οι ζημίες προέκυψαν από την αντιοικονομική μέθοδο παραγωγής ή από άλλα περιφερειακά μειονεκτήματα της παραγωγής στα νέα Länder. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η THA μερίμνησε ώστε η συμβολή της στην κάλυψη των ζημιών της επιχείρησης NL να περιορίζεται στο ελάχιστο απαραίτητο και να ευρίσκεται πολύ χαμηλότερα από τις αρχικές προβλέψεις.

Η Επιτροπή εξετάζει την έγκριση ενισχύσεων αναδιάρθρωσης συνολικού ύψους 124,32 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων. Λαμβάνοντας υπόψη τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας φορτηγών από 35 000 μονάδες κατά τη χρονική στιγμή της χορήγησης της ενίσχυσης σε 18 000 μονάδες ετησίως σήμερα, τούτο αποτελεί μια αναλογική συμβολή στην επίλυση των διαρθρωτικών προβλημάτων όλου του κλάδου της οικονομίας. Συγχρόνως, η Επιτροπή στηρίζεται στην προσέγγιση που ακολούθησε σε προηγούμενες περιπτώσεις διαρθρωτικών ενισχύσεων — μεταξύ άλλων στις αποφάσεις 88/454/ΕΟΚ (Renault) (ΕΕ αριθ. L 367 της 16. 12. 1989, σ. 30), 89/58/ΕΟΚ (Rover) (ΕΕ αριθ. L 25 της 28. 1. 1989, σ. 92), 89/633/ΕΟΚ (ENASA) (ΕΕ αριθ. L 220 της 11. 8. 1988, σ. 62) και 94/1068/ΕΚ (Volkswagen Sachsen) (ΕΕ αριθ. L 385 της 31. 12. 1994, σ. 1) — στις οποίες θεώρησε ότι η ενίσχυση βρίσκεται σε αναλογία με τις προσπάθειες αναδιάρθρωσης όταν το ποσοστό της ενίσχυσης στο συνολικό κόστος αναδιάρθρωσης της επιχείρησης (στην προκείμενη περίπτωση 239,9 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα κατά τη χρονική περίοδο από το 1991 έως το 1995) προσεγγίζει το ποσοστό μείωσης της παραγωγικής ικανότητας. Στην περίπτωση της NL το ποσοστό της ενίσχυσης 51,8 % είναι ελαφρώς υψηλότερο από την αντίστοιχη μείωση της παραγωγικής ικανότητας που είναι 48,6 %. Αυτή η μικρή υπέρβαση μπορεί κατά την άποψη της Επιτροπής να δικαιολογηθεί από τις ιδιαίτερες δυσμενείς οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες στα νέα Länder, τα οποία εν τω μεταξύ έχουν χαρακτηρισθεί ως επιλέξιμες περιοχές σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο α), της συνθήκης. Μια παρόμοια υπέρβαση ενέκρινε η Επιτροπή και στην υπόθεση Volkswagen Sachsen.

Η Επιτροπή έχει, κατά συνέπεια, την άποψη ότι η χορηγηθείσα στην FBG ενίσχυση είναι ανάλογη με το στόχο της, δηλαδή την αναδιάρθρωση της επιχείρησης η οποία περατώθηκε το 1995 με επιτυχία. Διαπίστωσε όμως, με βάση ένα πιστοποιητικό ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα, ότι η τιμή αγοράς την οποία κατέβαλε η MB για το μερίδιο της THA είναι χαμηλότερη από την αγοραία αξία και συνεπώς περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

Αυτή η πρόσθετη ενίσχυση ύψους 8,6 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων δεν είναι συνεπώς ανάλογη προς τις δαπάνες. Δεν μπορεί επίσης να δικαιολογηθεί με βάση τα δεδομένα της περιφέρειας. Ομοιάζει πολύ περισσότερο με μια ενίσχυση λειτουργίας η οποία σύμφωνα με το κοινοτικό πλαίσιο δεν μπορεί να εγκριθεί σε καμμία περίπτωση. Το αυτό ισχύει για κάθε περαιτέρω ενίσχυση την οποία ενδέχεται να ζητήσει η MB σε σχέση με τις επενδύσεις που πραγματοποίησε μετά την πλήρη ιδιωτικοποίηση της FBG και πριν από το τέλος του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

Η γερμανική κυβέρνηση πρέπει, κατά συνέπεια, να ζητήσει από την MB την επιστροφή του ποσού που αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ της αξίας της επιχείρησης και της πραγματικής αγοραίας αξίας, δηλαδή 8,595 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα μαζί με τους τόκους, με επιτόκιο που ίσχυε κατά την ημέρα της αγοράς. Εκτός αυτού, οι γερμανικές αρχές θα πρέπει να παραιτηθούν από τη χορήγηση περαιτέρω ενισχύσεων αναδιάρθρωσης με οποιαδήποτε μορφή.

Επιπλέον, η γερμανική κυβέρνηση θα πρέπει να υποβάλει στην Επιτροπή έκθεση από την οποία θα προκύπτει ότι η MB εκτέλεσε πλήρως το σχέδιο αναδιάρθρωσης και η οποία θα δίδει πληροφορίες ιδίως για τις πραγματοποιηθείσες επενδύσεις και τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην επιχείρηση. Με βάση την εν λόγω έκθεση, η οποία θα πρέπει να υποβληθεί μέχρι το τέλος του 1996, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι η πραγματική ένταση ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το ανώτατο όριο 51,8 % που έθεσε η Επιτροπή, διότι άλλως δεν αποκλείονται αρνητικές επιπτώσεις στον κλάδο,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι ακόλουθες ενισχύσεις τις οποίες χορήγησε η Γερμανία στην επιχείρηση Mercedes-Benz AG για επενδύσεις στις εταιρείες Fahrzeugbau-und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH, Ludwigsfelde και Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH, Ludwigsfelde, με έδρα στο Βραδεμβούργο, είναι συμβιβάσιμες με το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας ΕΟΧ:

— η ενίσχυση με τη μορφή επιχορήγησης επενδύσεων συνολικού ύψους 15,28 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων από τα οποία 8,89 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα καταβλήθηκαν παράνομα μέχρι την αναστολή των πληρωμών· με τη μορφή επιδοτήσεων επενδύσεων ύψους 9,08 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων, από τα οποία 8,45 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα καταβλήθηκαν παράνομα μέχρι την αναστολή των πληρωμών, και με τη μορφή ειδικής απόσβεσης ύψους 1,2 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων·

— η ενίσχυση με τη μορφή κάλυψης των ζημιών από την THA ύψους 58,8 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων, η οποία καταβλήθηκε παράνομα μέχρι την αναστολή των πληρωμών·

— η ενίσχυση με τη μορφή επενδυτικού δανείου της THA για την αποπληρωμή του οποίου η Treuhand παραιτήθηκε ανάλογα με το ρυθμό των αποσβέσεων των υπό εξέταση περιουσιακών στοιχείων και η οποία αντιστοιχεί σε καθαρή καταβολή ύψους 39,8 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων.

Άρθρο 2

Η Γερμανία θα αναζητήσει από την Mercedes-Benz AG την επιστροφή της διαφοράς μεταξύ της τιμής αγοράς που κατέβαλε στην επιχείρηση της Treuhandanstalt για την Fahrzeugbau-und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde και της αξίας που εκτιμήθηκε από έναν ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, διότι η διαφορά αυτή ύψους 8,595 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων αποτελεί κρατική ενίσχυση μη συμβιβάσιμη με το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ. Στο επιστρεφόμενο ποσό θα συμπεριλαμβάνονται και οι τόκοι από την ημερομηνία της αγοράς, δηλαδή από την 1η Ιανουαρίου 1994, με βάση το επιτόκιο το οποίο χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ακαθαρίστου ισοδυνάμου επιχορήγησης για ενισχύσεις με διάφορους στόχους στη Γερμανία.

Άρθρο 3

Η Γερμανία παραιτείται από τη χορήγηση περαιτέρω ενισχύσεων υπέρ των επενδύσεων της Mercedes-Benz στο πλαίσιο του προγράμματος για την αναδιάρθρωση της Fahrzeugbau-und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, της Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH, Ludwigsfelde, και της Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH, Ludwigsfelde.

Άρθρο 4

Η Γερμανία διαβιβάζει στην Επιτροπή και συζητάει με αυτήν τελική έκθεση σχετικά με τις δαπάνες για τα μέτρα αναδιάρθρωσης στο Ludwigsfelde και τις καταβληθείσες ενισχύσεις, από την οποία έκθεση θα προκύπτει ότι η ένταση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης δεν υπερβαίνει το 51,8 %. Η Επιτροπή αναμένει την υποβολή της έκθεσης μέχρι το τέλος του 1996.

Άρθρο 5

Η Γερμανία ανακοινώνει στην Επιτροπή εντός ενός μηνός από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί προς την παρούσα απόφαση.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 26 Ιουνίου 1996.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής