II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 26 de Junho de 1996

relativa a auxílios estatais da Alemanha a favor de projectos de investimento da Mercedes Benz em Ludwigsfelde (Brandeburgo)

(Apenas faz fé o texto em língua alemã)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(97/13/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e, nomeadamente, o nº 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 93º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, e, nomeadamente, o nº 1, alínea a), do seu artigo 62º,

Tendo notificado os interessados para apresentarem as suas observações, nos termos do nº 2, primeiro parágrafo, do artigo 93º do Tratado,

Considerando o seguinte:

I

Por carta de 14 de Janeiro de 1992 [1], a Comissão comunicou à Alemanha a decisão tomada em 18 de Dezembro de 1991 de dar início ao processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado CE relativamente aos projectos de concessão de auxílios estatais a favor de investimentos da Mercedes-Benz (MB) nos novos Länder, e em especial em Brandeburgo.

Por ocasião da abertura do processo, a Comissão expressou sérias dúvidas quanto à compatibilidade dos auxílios com o mercado comum, um vez que:

— os projectos de auxílio em questão não tinham sido devidamente notificados à Comissão nos termos do nº 3 do artigo 93º do Tratado e não podiam ser quantificados com exactidão,

— existia o perigo de distorção da concorrência devido à elevada intensidade de auxílio prevista para um projecto de investimento que poderia conduzir a um significativo aumento da capacidade de produção no mercado europeu de camiões,

— não tinham sido apresentadas provas suficientes para justificar a intensidade relativamente elevada dos auxílios regionais, bem como a concessão de auxílios indirectos ao investimento e de auxílios ao funcionamento transitórios por parte do Treuhandanstalt, com base nos problemas estruturais e económicos dos novos *Länder,* receando-se que a intensidade global de auxílio fosse demasiado elevada e incompatível com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis [2].

II

Por cartas de 19 de Setembro de 1990, de 14 de Dezembro de 1990 e de 14 de Março de 1991, a Comissão solicitou à Alemanha a notificação de determinados auxílios a favor dos investimentos da MB nos novos *Länder* nos termos do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis. A Comissão deu claramente a conhecer nessa ocasião que esses auxílios não podiam ser concedidos sem notificação prévia à Comissão e respectiva aprovação.

Por carta de 29 de Maio de 1991, a Alemanha alegou que, na sua opinião, o referido enquadramento comunitário não era aplicável no território integrado no período compreendido entre 1 de Janeiro de 1991 e 31 de Março de 1991, uma vez que, originalmente, esse enquadramento

[1] JO nº C 68 de 17. 3. 1992, p. 8.

[2] JO nº C 123 de 18. 5. 1989, p. 3.

deixaria de vigorar no final de 1990 e só podia ser prorrogado validamente mediante aceitação formal do Governo alemão ou decisão formal da Comissão nos termos do nº 2 do artigo 93º do Tratado. Dado que as medidas em questão tinham todavia sido autorizadas antes de 31 de Março de 1991, a Comissão só podia analisá-las por referência aos regimes de auxílio regionais aprovados para os novos *Länder*.

A Comissão não podia aceitar esta interpretação da Alemanha pelos seguintes motivos:

1. A decisão da Comissão, de 21 de Fevereiro de 1990 relativa à aplicabilidade do enquadramento comunitário em questão à Alemanha não foi contestada pelo Governo alemão e não previa qualquer limite temporal, pelo que o princípio do dever de notificação não foi alterado pela renovação do enquadramento comunitário.

2. O Governo alemão não contestou a prorrogação do enquadramento comunitário nem se pronunciou a esse respeito, pelo que a Comissão presumiu legitimamente que a Alemanha iria respeitar as disposições em vigor.

3. Ao aprovar o alargamento dos regimes de auxílio regionais existentes aos novos *Länder* [3], a Comissão tornou bem claro que os enquadramentos comunitários deveriam ser respeitados. O alargamento pressupõe que as disposições do 19º programa-quadro da *Gemeinschaftsaufgabe* (acção de interesse comum), publicado pelo Governo alemão em Julho de 1991 e aprovado pela Comissão por Carta SG(90) D/27707 de 2 de Outubro de 1991, devem igualmente ser observadas relativamente aos projectos de auxílio nos novos *Länder*. Consequentemente, a obrigação de notificação prévia dos auxílios estatais a favor da indústria automóvel aplica-se igualmente nestes casos.

Por conseguinte, a Comissão considerou os projectos de auxílio em questão como auxílios não notificados, uma vez que tinham sido concedidos pela Alemanha sem a sua aprovação prévia.

A decisão de dar início ao processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado baseou-se numa primeira análise aprofundada de todas as informações reunidas pela Comissão com base nas cartas da Alemanha de 16 de Setembro e de 10 de Dezembro de 1991, bem como em vários encontros bilaterais com representantes das autoridades alemãs.

Por carta de 14 de Janeiro de 1992, a Comissão notificou a Alemanha para apresentar as suas observações em relação à abertura do processo no caso MB no prazo de um mês e para esclarecer, no prazo de 10 dias úteis, se concordava com a suspensão de todos os pagamentos de auxílios a favor de investimentos da MB em Ludwigsfelde e Ahrensdorf. No caso de esta declaração não ser recebida atempadamente, a Comissão reservava-se o direito de ordenar a título provisório a suspensão de todos os pagamentos de auxílios a favor dos projectos de investimento em questão.

III

Por carta de 29 de Janeiro de 1992, o Governo alemão declarou-se disposto a renunciar ao pagamento de novos auxílios até à conclusão do processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado; por carta de 30 de Março de 1992, o Governo alemão pronunciou-se acerca da carta da Comissão de 14 de Janeiro de 1992. Tendo notificado os outros Estados-membros e outros interessados para apresentarem as suas observações relativamente à abertura do processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado por meio de uma comunicação publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* [4], a Comissão não recebeu qualquer resposta no decurso do mesmo.

Por carta de 24 de Abril de 1992, a Comissão solicitou à Alemanha e ao Treuhandanstalt (THA) informações suplementares que considerava necessárias para concluir a análise deste caso. As questões a esse respeito, que a Comissão começou por formular num encontro bilateral em 28 de Abril de 1992 e definiu mais precisamente em cartas de 14 de Maio, 5 de Junho, 21 de Agosto e 17 de Novembro de 1992, foram sendo sucessivamente respondidas pela Alemanha por cartas de 20 de Maio, 20 de Julho, 27 de Agosto e 6 e 16 de Outubro de 1992. As respostas foram ainda discutidas por ocasião de reuniões entre representantes da Comissão, de diversas autoridades alemãs e da MB realizadas em 15 e 16 de Junho e em 13 de Outubro de 1992.

De acordo com os planos iniciais, o projecto de investimento deveria ser realizado em duas fases. Em primeiro lugar, o THA deveria privatizar o «Kombinat» de veículos comerciais da antiga Alemanha oriental IFA, no qual estava concentrada a totalidade da produção de camiões da ex-RDA, e constituir, na dependência da Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft (FBG), uma empresa de produção — a Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde (NL) — e uma empresa de desenvolvimento — a Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik (EGL). Inicialmente, a FBG deveria manter-se totalmente na posse do THA. No entanto, em 1992 a MB adquiriu uma participação de 25 % na sociedade. Até 1994, a NL deveria efectuar a montagem final de veículos comerciais ligeiros Mercedes no quadro de um contrato de montagem (Lohnmontagevertrag). Na segunda fase, a MB deveria construir uma nova unidade de produção em Ahrensdorf, junto a Ludwigsfelde, para aí proceder ao fabrico dos modelos de camião LN1 (também conhecido sob a designação T2) e LN2 após cessação da actividade da unidade fabril NL no final de 1994.

Nesta fase do processo, as cartas e as reuniões mencionadas tiveram por objecto o esclarecimento dos seguintes pontos:

— particularidades dos planos de investimento da MB nos novos Länder, tendo em conta as restantes actividades da empresa no sector dos veículos comerciais,

— o montante exacto dos auxílios previstos ou já pagos à MB ou à empresa comum NL,

[3] Carta SG(91) D/12002 de 9 de Janeiro de 1991.

[4] Ver nota de pé-de-página 1.

— a dimensão exacta dos compromissos assumidos pelo THA face à MB e à empresa comum,

— uma análise da capacidade, da produção, dos custos de produção, da estrutura de preços e da capacidade financeira da NL,

— a avaliação e cálculo do preço de compra da NL, empresa nas mãos do THA, ou dos seus activos em caso de aquisição por parte da MB,

— um prognóstico da capacidade, da produção e dos custos da unidade fabril a construir em Ahrensdorf, bem como a evolução da capacidade anual de todas as unidades de produção de camiões e furgonetas da MB na Europa, até 1996 inclusive,

— a análise das despesas previstas, a fim de determinar em que medida são elegíveis para benefício de auxílios segundo os critérios utilizados pela Comissão para aplicação do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis,

— uma análise pormenorizada dos custos adicionais líquidos resultantes da construção da nova unidade de produção em Ahrensdorf quando comparado com um local equivalente escolhido pela MB numa região não assistida da Comunidade e com uma situação central,

— possíveis repercussões negativas da concessão dos auxílios previstos sobre o sector no seu conjunto, tendo especialmente em conta o desenvolvimento da capacidade.

Dado que o mercado de camiões ligeiros e médios, tal como o das furgonetas, registou uma evolução menos favorável do que inicialmente esperado, em finais de 1992 a MB decidiu renunciar à construção da nova unidade de produção num futuro previsível e — após acordo com o THA acerca da aquisição das participações restantes na FBG — prosseguir a exploração na pequena unidade de montagem já existente em Ludwigsfelde. Na sequência desta decisão e a pedido da Alemanha (carta de 22 de Dezembro de 1992), a Comissão suspendeu a investigação do caso.

Após conclusão das negociações entre a MB e o THA sobre as condições de aquisição das restantes participações na FBG, que se tinham arrastado ao longo de um ano, a Alemanha notificou de novo à Comissão, por carta de 17 de Fevereiro de 1994, os projectos de auxílio e planos de investimento alterados a favor da NL e da EGL na sequência do abandono definitivo dos planos de construção em Ahrensdorf. A pedido da Comissão, a Alemanha comunicou mais pormenores a esse respeito e informações adicionais por cartas de 29 de Julho e 28 de Outubro de 1994, bem como no decurso de um encontro em 28 de Novembro de 1994. A Alemanha apresentou além disso documentação sobre a aquisição da sociedade holding FBG por parte da MB, bem como uma cópia do contrato de compra celebrado entre o THA e a MB.

Por carta de 20 de Dezembro de 1994, a Comissão convidou a Alemanha a encarregar um perito independente de proceder à avaliação da FBG, a fim de se certificar de que a venda das restantes participações da FBG (75 %) à MB não continha qualquer elemento de auxílio estatal. Por carta de 7 de Abril de 1995, a Alemanha informou a Comissão de que pretendia encomendar a avaliação à empresa de consultoria Arthur Andersen, juntando além disso propostas de métodos de avaliação a utilizar. A Comissão comunicou o seu acordo em relação aos métodos propostos por carta de 8 de Setembro de 1995, depois de os ter examinado e feito observações. Todavia, dado que o relatório não foi entregue dentro dos prazos, a Comissão insistiu novamente junto da Alemanha em 27 de Dezembro de 1995 para que esta apresentasse o relatório de avaliação, tendo comunicado que tomaria medidas provisórias em caso de incumprimento. Por carta de 29 de Fevereiro de 1996, a Alemanha transmitiu o correspondente relatório, cujo conteúdo foi discutido num encontro realizado em 19 de Março de 1996, tal como questões adicionais da Comissão que foram posteriormente formuladas em carta da Comissão de 27 de Março de 1996. Por cartas de 17 de Abril e 26 de Abril de 1996, a Alemanha esclareceu todas as questões ainda em aberto.

Após a alteração dos planos da MB, a análise incidia essencialmente sobre os seguintes pontos:

1. A forma, o conteúdo e as condições do contrato pelo qual a MB adquire ao THA os restantes 75 % do capital da FBG.

2. O conteúdo e a execução prática do plano de reestruturação da NL.

3. A determinação dos auxílios líquidos concedidos pelo THA à FBG na sequência do contrato.

4. O valor da FBG, no pressuposto de que prosseguirá a sua actividade após alteração dos planos iniciais.

5. A redução de capacidade líquida na NL após entrada da MB.

IV

Relativamente à compatibilidade dos auxílios previstos com o mercado comum, a Alemanha invocou três disposições do Tratado:

1. Nº 2, alínea c), do artigo 92º: auxílios atribuídos à economia de certas regiões da República Federal da Alemanha afectadas pela divisão da Alemanha.

   A Alemanha considera ser este o fundamento jurídico em que a Comissão se deveria basear para esclarecer a questão de se os auxílios previstos são compatíveis com o disposto no Tratado. Apesar da reunificação da Alemanha ocorrida em 3 de Outubro de 1990, os novos *Länder* continuam a ter que fazer face a desvantagens económicas relacionadas com a divisão. A Comissão deveria por conseguinte verificar se essas desvantagens continuam a justificar o apoio estatal. Em caso afirmativo, não seriam aplicáveis os restantes critérios de apreciação de auxílios estatais, e em especial os critérios previstos no enquadramento comunitário dos auxílios no sector automóvel — incluindo considerações específicas para o sector ou o risco de sobrecapacidades.

2. Nº 3, alínea a), do artigo 92º: auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego.

   Relativamente ao montante de auxílio autorizado, a Alemanha argumenta que, segundo as estatísticas mais recentes, os novos *Länder* pertencem às regiões menos desenvolvidas, fazendo igualmente referência ao pacote Delors II, em que os novos *Länder* são classificados como regiões do objectivo nº 1, nas quais podem ser concedidos auxílios regionais até 75 % de ESL.

3. Nº 3, alínea b), do artigo 92º: auxílios destinados a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-membro.

   O Governo alemão considera ser este mais um fundamento jurídico para a concessão dos auxílios em questão, dado que os problemas relacionados com a integração e a transição da antiga economia planificada para um sistema de economia de mercado constituem, na sua opinião, uma perturbação grave da economia da Alemanha.

Relativamente às empresas comuns NL e EGL, o Governo alemão e a MB referem o seguinte:

1. Na sequência da realização da união monetária entre as duas partes da Alemanha em Julho de 1990, verificou-se uma enorme quebra das vendas dos antigos modelos de veículos comerciais W50 e L60 do IFA. Em Fevereiro de 1991 foi criada a empresa NL, no quadro da reestruturação do antigo «Kombinat» de veículos comerciais IFA, a fim de manter postos de trabalho em Ludwigsfelde. Foram desenvolvidas negociações nesse sentido com vários fabricantes de camiões, mas até à chegada da MB todos os interessados tinham recusado um envolvimento em Ludwigsfelde devido aos elevados riscos associados.

2. Graças ao consórcio constituído entre o THA, o IFA e a MB, foi possível prosseguir a produção de veículos comerciais na Alemanha oriental e manter uma grande parte dos postos de trabalho. Inicialmente, a MB aceitou apoiar o processo de saneamento da NL até ao amadurecimento dos planos de construção de raiz de uma nova unidade de produção. Para o efeito, a empresa transferiu uma parte da sua produção de camiões ligeiros e médios da Alemanha ocidental para a Alemanha oriental. A produção da MB nas instalações da NL não se destina necessariamente a dar resposta à procura do mercado. As quantidades produzidas na NL teriam igualmente podido ser fabricadas noutras unidades do grupo — e em parte também em parceria com terceiros — com reduzidos custos adicionais em investimentos e pessoal. Dado que a MB paga o mesmo preço de transferência pelos produtos NL e por camiões semelhantes fabricados em fábricas da Mercedes, o grupo não obtém qualquer vantagem suplementar pelo facto de a produção ter lugar na NL.

3. O empréstimo para investimento sem juros, num montante de 100 000 000 de marcos alemães (a seguir designados DM), concedido em 1991 pelo THA à *holding* FBG era necessário para garantir os requisitos mínimos em edifícios e maquinaria necessários para a manutenção da empresa.

4. As perdas da NL, inicialmente avaliadas em mais de DM 300 000 000, puderam ser reduzidas para DM 70 200 000 até final de 1993 graças ao facto de a MB ter prestado à empresa serviços de gestão. A parte das perdas que, segundo o contrato de consórcio inicial, caberia ao THA e se elevava a DM 200 000 000 foi deste modo reduzida para DM 63 200 000; a parte restante é da responsabilidade da MB.

5. A NL adquiriu igualmente o centro de formação do IFA, no qual os aprendizes da NL e de outras empresas construtoras de máquinas de Brandeburgo recebem a sua formação de base. A MB recebeu dos poderes públicos uma subvenção no montante de DM 980 000 pela disponibilização destes lugares de formação, que excedem de longe as necessidades da NL.

6. Na sequência da alteração dos seus projectos de investimento nos novos *Länder*, a MB adquiriu os restantes 75 % do capital da FBG com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1994. O grupo comprometeu-se a produzir em Ludwigsfelde — e apenas aí — até 2003 uma quantidade anual mínima de 10 000 unidades do modelo de camião LN1 (T2) (ou de um modelo substituto); os trabalhos abrangem a construção de carroçarias, a pintura e a montagem final. Deverão ser empregues, no mínimo, 1 000 trabalhadores. Além disso, até finais de 1998 a MB tem que investir mais DM 70 000 000 naquela unidade fabril. Em caso de incumprimento das obrigações contratuais, será aplicada uma sanção pecuniária convencional de DM 100 000 000 a pagar ao THA. O contrato em que são estipuladas estas obrigações substitui o contrato de consórcio celebrado anteriormente entre as partes.

7. Até à venda da empresa, o THA despendeu DM 7 400 000 para a liquidação de encargos anteriores da NL; prevê-se que nos próximos anos sejam necessários mais DM 19 500 000. O THA está a tentar obter uma declaração de renúncia do Governo Federal relativamente a este último montante; caso contrário, está disposto a assumir 80 % dos custos. Os restantes 20 % são, em qualquer circunstância, da responsabilidade da MB.

8. O novo contrato permite que o THA obtenha com a venda da NL lucros consideravelmente superiores — DM 132 200 000 líquidos — ao que obteria em caso de liquidação da NL e da EGL — cerca de DM 70 000 000. Além disso, são mantidos postos de trabalho na região.

9. A capacidade da NL substitui apenas as capacidades do antigo «Kombinat» IFA. Dado que a capacidade de produção era anteriormente de 35 000 unidades por ano e na segunda metade dos anos 80 foi produzido um volume constante de cerca de 30 000 unidades, enquanto a NL apenas dispõe de capacidade para 18 000 unidades e para o período de 1994-1996 está previsto apenas um volume de produção de cerca de 12 000 unidades por ano, as capacidades de produção são consideravelmente reduzidas com a entrada da MB. Deste modo, o projecto é acompanhado — após abandono dos projectos de construção de uma nova unidade fabril em Ahrensdorf — de uma considerável redução da capacidade de produção de veículos comerciais nos novos *Länder*, enquanto se regista uma expansão dos mercados na Europa oriental.

V

Com base nas informações apresentadas pela Alemanha no decurso do processo previsto no nº 2 do artigo 93º, a Comissão pode resumir da seguinte forma os esforços e custos de saneamento envolvidos no presente caso:

1. Desde o início do processo, os planos de produção da MB e do THA foram objecto de uma profunda revisão. Numa primeira fase, a capacidade de fabrico de veículos comerciais em Ludwigsfelde passou dos 35 000 camiões IFA pesados e médios iniciais para 24 000 camiões médios LN2 e ligeiros T2 da marca MB. Após abandono do plano de execução da segunda fase (construção de uma nova unidade de produção de camiões em Ahrensdorf), a primeira fase foi alterada no sentido de que a unidade de Ludwigsfelde já não seria encerrada em 1994, como inicialmente previsto, sendo antes mantida como local de produção de camiões ligeiros Mercedes.

2. A fim de não interromper a produção, a MB transferiu equipamento para Ludwigsfelde para retomar rapidamente a produção de camiões Mercedes com recurso a equipamento local, optimizar as instalações de produção e continuar a empregar o máximo possível de trabalhadores. Inicialmente, esta unidade produziu tanto modelos LN1 como ligeiros LN2, tendo a produção de LN2 sido suspensa em inícios de 1994.

3. Após execução da segunda fase alterada, a unidade de fabrico de veículos comerciais em Ludwigsfelde abrange uma divisão de carroçaria, uma oficina de pintura e uma divisão de montagem com uma capacidade anual para 18 000 unidades, que actualmente é utilizada para o fabrico de camiões ligeiros LN1 (T2). Para tornar a unidade auto-suficiente, foi construída uma nova grande oficina de pintura para o modelo de veículo de caixa fechada derivado do tipo LN1. Este importante investimento, juntamente com a extensa racionalização do equipamento e a adaptação da unidade, bem como outras medidas de modernização dos edifícios e da logística, atrasaram a reestruturação, que só foi concluída em finais de 1995. No seu conjunto, a NL terá 1 250 trabalhadores, enquanto a sociedade de desenvolvimento EGL empregará mais 150 pessoas.

4. Com a adaptação da unidade de produção em Ludwigsfelde, a MB conseguiu racionalizar a sua estrutura de produção no domínio dos veículos comerciais e especializar o fabrico nos diferentes locais de produção do seguinte modo: as furgonetas ligeiras são fabricadas na cidade espanhola de Vitória, as furgonetas pesadas em Düsseldorf, os camiões ligeiros em Ludwigsfelde e os camiões médios e pesados em Wörth.

5. Aquando da constituição da empresa comum por parte da MB e do THA, as perdas de exploração da NL até 1994 foram avaliadas em mais de DM 300 000 000. O THA tinha-se mostrado disposto a suportar perdas correspondentes à sua participação na empresa, não ultrapassando todavia um máximo de DM 200 000 000. Na prática, no entanto, as perdas em finais de 1993 ascenderam a apenas DM 70 200 000. Estas perdas resultaram de despesas na fase de arranque relacionadas com medidas de formação e reestruturação, bem como da absorção de mais trabalhadores do antigo «Kombinat» IFA do que efectivamente necessário. Além disso, as carroçarias da variante de veículo de caixa fechada LN1 tinham que ser transportadas para Düsseldorf devido à falta de equipamento de pintura adequado e depois novamente trazidas para Ludwigsfelde para a montagem final. Em 1992, o THA concedeu à sociedade holding FBG um adiantamento no montante de DM 80 700 000 para compensação de perdas, mas a sociedade restituiu ao THA os montantes não utilizados, bem como os juros sobre o adiantamento. Dado que, entre 1991 e 1994, o modelo LN2 foi produzido simultaneamente em Ludwigsfelde e em Wörth, a MB teve que suportar custos adicionais. A suspensão da produção paralela em Ludwigsfelde e a redução de pessoal que a acompanha custará à empresa DM 12 000 000 no máximo, custos que deverão ser suportados directa e exclusivamente pela MB.

6. Até final de 1993, a NL investiu um total de DM 88 900 000 na modernização das suas instalações, a que se vieram juntar mais DM 51 400 000 em 1994 e 1995. Nos primeiros anos, estas medidas foram financiadas com a ajuda de um empréstimo para investimento concedido pelo THA no montante de DM 100 000 000. Todavia, o THA abateu parcialmente o empréstimo de acordo com a amortização da maquinaria adquirida efectuada pela empresa, renunciando dessa forma ao reembolso de uma parte do empréstimo, de modo que as perdas da NL e a concomitante obrigação do THA de cobrir essas perdas foram reduzidas de forma correspondente. Com base no novo contrato, a MB tem agora que pagar ao THA juros num montante de DM 5 580 000 referentes à parte do empréstimo não utilizada. Uma parte deste empréstimo de DM 100 000 000 — DM 29 000 000 — foi utilizada para adaptação dos edifícios aos requisitos de construção. O IFA investiu mais DM 24 600 000 no saneamento do local e em medidas de dotação de infra-estruturas. Estes investimentos para a manutenção do valor e da capacidade de exploração do local teriam na realidade sido necessárias muito antes, tendo todavia estes aspectos sido negligenciados durante a vigência do sistema económico da antiga RDA. Sem a realização desses investimentos, os terrenos e edifícios teriam que ser vendidos à MB a um preço significativamente inferior.

7. Até final de 1993, os custos totais de reestruturação da NL e da EGL, relacionados com investimentos em maquinaria, edifícios e infra-estruturas, *cash-flow* negativo e alterações do capital de exploração, ascenderam a DM 177 400 000. A este montante devem ser acrescidos mais DM 62 500 000 investidos pela MB em 1994 e 1995 para a modernização de equipamentos, a liquidação de encargos anteriores e a demissão voluntária de trabalhadores. Os custos de reestruturação, num montante global de DM 239 900 000 no período de 1991 a 1995, revelaram-se assim muito superiores ao inicialmente esperado.

8. A MB adquiriu as restantes participações na FBG, com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1994, pelo montante global de DM 7 875 000. De acordo com o contrato de compra, o grupo pagou ao THA em 1994 DM 476 000 por provisões anteriores que não tinham sido utilizadas e foram por conseguinte liquidadas. Além disso, a MB adquiriu por DM 55 000 000 os terrenos e edifícios anteriormente arrendados pela NL.

9. O preço de compra do terreno e edifícios não foi definido em 1994 com base numa avaliação independente, tendo antes sido negociado entre o THA ou o IFA e a MB, depois de um segundo proponente com direitos de preferência se ter retirado das negociações. O preço por metro quadrado pôde todavia situar-se acima do preço de imóveis comparáveis no complexo de Ludwigsfelde que o IFA vendeu a outras empresas privadas, uma vez que o preço de mercado se situava a um nível ainda mais elevado. Além disso, o contrato prevê que, no caso de a MB vender ou arrendar posteriormente uma parte do terreno a um preço superior, deverá proceder-se a uma nova avaliação e a diferença acima de 7 % deverá ser paga ao THA.

10. Na sequência dos investimentos efectuados e da privatização, tanto a NL como a sociedade holding FBG têm vindo a desenvolver uma actividade rentável desde 1994, dado que só é fabricado um produto, foi possível reduzir os custos de transporte através da montagem de uma oficina de pintura para os veículos de caixa fechada T2 e a produtividade registou um aumento. Dado que os preços de transferência dentro do grupo são determinados pelos custos globais em locais comparáveis, a NL conseguiu aumentar igualmente as receitas por camião através da diminuição do volume de produção (ver *infra*).

VI

Ao proceder a uma apreciação, a Comissão deve sempre começar por analisar quais são as medidas tomadas pelas Autoridades de um Estado-membro que incluem elementos de auxílio estatal e quais dessas medidas são abrangidas pelo disposto no artigo 92º do Tratado sobre auxílios estatais.

Com base nas informações apresentadas pela Alemanha e pela MB no decurso do processo, a Comissão conseguiu formar uma imagem completa de todos os elementos de auxílio estatal incluídos nas medidas em questão a favor da antiga empresa do Treuhand NL e quantificar exactamente os auxílios.

1. As autoridades alemãs concederam à NL e à EGL, no quadro de regimes de auxílio regionais, auxílios estatais no montante de DM 25 560 000 sob a forma de subsídios ao investimento (DM 15 280 000), prémios ao investimento (DM 9 080 000) e amortizações especiais (DM 1 200 000). Até à suspensão dos pagamentos após a abertura do processo, foram concedidos ilicitamente à NL DM 8 900 000 de subsídios ao investimento e DM 8 450 000 de prémios ao investimento.

2. O compromisso assumido pelo THA de cobrir a 100 % as perdas acumuladas até 1991 pela empresa NL, e a 75 % — até ao limite de DM 200 000 000 — as perdas registadas em 1992 e 1993, não corresponde, do ponto de vista da Comissão, ao comportamento usual de um investidor privado que participa numa empresa comum. Embora inicialmente o THA detivesse a totalidade do capital da sociedade *holding* FBG e desde 1992 apenas conservasse 75 %, em 1 de Janeiro de 1994 a MB adquiriu a sociedade a um preço correspondente ao valor dos respectivos activos. Deste modo, o THA não teria podido recuperar os fundos que tinha até então despendido para cobertura das perdas da empresa comum. Até à suspensão dos pagamentos em Janeiro de 1992, o THA tinha pago DM 80 700 000 como adiantamento para compensação das perdas que lhe competia suportar. Dado que as perdas registadas pela FBG até 1993 ascenderam todavia apenas a DM 70 200 000, a MB restituiu ao THA, aquando da aquisição das restantes participações na FBG, a parte do adiantamento não utilizada para cobertura das perdas correspondentes a 75 % a suportar pelo THA, incluindo juros. Consequentemente, a Comissão concluiu que o montante efectivamente pago pelo THA para compensação de perdas da sociedade holding FBG — incluindo nomeadamente juros no montante de DM 58 800 000 (deduzido o reembolso parcial do adiantamento do Treuhand por parte da MB) — constitui um auxílio estatal.

3. Relativamente à parte do empréstimo de accionista do THA, com o qual a NL adquiriu máquinas e equipamento (DM 71 000 000), a Comissão conclui que a intenção do THA de renunciar logo à partida ao completo reembolso do empréstimo na proporção das amortizações deduzidas pela empresa dos activos com ele adquiridos não corresponde ao comportamento de um investidor privado que participa numa empresa comum. A parte do empréstimo não reembolsada pela MB — DM 39 800 000 — deve pois ser igualmente classificada como auxílio estatal.

4. A parte do empréstimo de accionista do THA que a empresa do Treuhand IFA despendeu para a reparação e modernização de edifícios segundo os requisitos legais (DM 29 000 000), bem como os investimentos adicionais do IFA no montante de DM 24 600 000, ou seja, despesas de um montante total de DM 53 600 000 para liquidação de encargos anteriores e medidas de dotação de infra-estruturas, deveriam igualmente ser consideradas auxílios estatais na medida em que não são cobertas pelo preço de compra pago pela MB em 1994. No entanto, dado que o Treuhand obteve com a venda DM 55 430 000 (incluindo despesas da MB para a avaliação de danos causados ao ambiente), os seus investimentos no terreno e edifícios em questão foram cobertos pela NL. Tendo em conta o facto de o imóvel não ter praticamente nenhum valor caso não se tivesse procedido à renovação e ainda o facto de existir um segundo candidato à compra, a Comissão considera que a venda não inclui elementos adicionais de auxílio estatal.

5. Relativamente às despesas para liquidação de encargos anteriores feitas até agora pelo THA — DM 7 200 000 — e às despesas que, dadas as circunstâncias, terá ainda que fazer — DM 14 850 000, ou seja, 80 % de um total de DM 19 800 000 -, a Comissão determinou já em casos anteriores que as despesas dos poderes públicos para liquidação de encargos anteriores não devem ser classificadas como auxílios estatais. Este ponto de vista é igualmente defendido no caso presente.

6. O auxílio para formação no montante de DM 980 000 concedido pela Alemanha à empresa NL e destinado à formação profissional de base de aprendizes de outras empresas da indústria transformadora também não constitui um auxílio estatal.

7. Em relação à venda à MB das restantes participações do THA na FBG (75 %), a Comissão receava que a sociedade *holding* fosse vendida abaixo do valor de mercado. De acordo com o contrato inicialmente celebrado entre o THA e a MB, o preço de compra efectivo ascendia a DM 7 875 000, correspondendo ao valor nominal do capital subscrito. A fim de poder verificar se este preço reflectia o valor de mercado real da FBG, a Comissão solicitou à Alemanha que encarregasse um pedido independente de avaliar o valor da sociedade no momento da venda. Esse trabalho foi encomendado à sociedade de auditoria Arthur Andersen, que avaliou o valor da holding à data de 31 de Dezembro de 1993 em DM 16 470 000. Todavia, dado que a MB apenas pagou cerca de DM 7 900 000, a diferença entre o valor estimado da sociedade e o preço de compra efectivo, ou seja, DM 8 600 000, deve ser considerada como auxílio estatal.

Somando os montantes mencionados nos nºs 1, 2, 3 e 7, as medidas a considerar como auxílios estatais ascendem a um total de DM 132 800 000.

Estas medidas de auxílio ameaçam distorcer a concorrência entre fabricantes de veículos automóveis na Comunidade, uma vez que diminuem os encargos financeiros a suportar pela empresa MB para a realização de investimentos nos novos *Länder*. Devido ao intenso comércio intracomunitário no sector dos veículos automóveis, os auxílios previstos afectam igualmente o comércio entre Estados-membros. As medidas em questão integram por conseguinte o âmbito de aplicação do nº 1 do artigo 92º do Tratado e do nº 1 do artigo 61º do Acordo EEE.

VII

O Governo alemão infringiu o disposto no nº 3 do artigo 93º do Tratado ao não notificar, conforme previsto nesse mesmo número, partes de auxílios ao investimento e de pagamentos para compensação de perdas efectuados a favor de investimentos em Ludwigsfelde. Deste modo, a sociedade *holding* FBG recebeu DM 8 900 000 em subsídios directos e DM 9 080 000 em prémios ao investimento. A sociedade de produção NL beneficiou de um empréstimo para investimento do THA no montante de DM 100 000 000 e de um adiantamento de DM 80 700 000 para cobertura de perdas acumuladas. Dado que a Comissão não foi informada atempadamente da adopção das medidas de auxílio nos termos do nº 3 do artigo 93º do Tratado, não lhe foi possível pronunciar-se sobre as mesmas. Consequentemente, os auxílios não notificados foram concedidos de forma ilícita.

Dado que as regras processuais previstas no nº 3 do artigo 93º do Tratado são vinculativas, além de relevantes em termos de ordem pública, e que a aplicabilidade directa dessas regras foi confirmada pelo acórdão do Tribunal de Justiça de 19 de Junho de 1973 proferido no Processo 77/72, Capolongo/Maya, os auxílios não podem posteriormente ser declarados lícitos.

Após ter sido dado início ao processo previsto no nº 2 do artigo 93º, o Governo alemão suspendeu todos os pagamentos de auxílios até à conclusão do processo.

VIII

A Alemanha defendeu o ponto de vista de que, em relação aos pagamentos efectuados pelos poderes públicos, que no quadro da apreciação da compatibilidade das medidas previstas deveriam ser classificados como auxílios estatais, a Comissão deveria aplicar as derrogações previstas no nº 2, alínea c), do artigo 92º (auxílios atribuídos à economia de certas regiões da República Federal da Alemanha afectadas pela divisão da Alemanha), no nº 3, alínea a), do artigo 92º (auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego), ou no nº 3, alínea b), do artigo 92º (auxílios destinados a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-membro).

A aplicação da derrogação prevista no nº 3, alínea b), do artigo 92º não se justifica de modo algum no caso da Alemanha. Embora a reunificação e as alterações políticas e económicas que a acompanharam tenham tido efeitos negativos na economia alemã, essas desvantagens não são por si só suficientes, todavia, para permitir aplicar a referida disposição a um regime de auxílio, e muito menos a um caso de auxílio *ad hoc*. A última vez que a Comissão classificou um regime de auxílio como medida destinada a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-membro foi em 1991, ao aprovar um programa de privatização do Governo grego. Nessa ocasião, a Comissão frisou que o referido programa de privatização constituía uma parte integrante das medidas de saneamento da economia grega no seu conjunto, que o Governo grego tinha aceitado promover de acordo com a Decisão do Conselho [5] nº 91/136/CEE de 4 de Março de 1991. A situação na Alemanha é todavia completamente diferente.

Por seu lado, a derrogação prevista no nº 2, alínea c), do artigo 92º do Tratado deve também ser objecto de uma interpretação restritiva. A Comissão salienta, por conseguinte, que os problemas que os novos *Länder* enfrentam poderiam ser resolvidos da melhor forma com base nas derrogações previstas no nº 3, alíneas a) e c), do artigo 92º do Tratado (auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades ou regiões económicas), ou, neste caso concreto, com base no enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis.

[5] JO nº L 66 de 13. 3. 1991, p. 22.

Após a realização da união monetária alemã em Junho de 1990, a produção de camiões em Ludwigsfelde deixou de ser rentável, dado que deixou praticamente de existir um mercado para os modelos W50 e L60 do IFA. No entanto, a fim de manter a produção de veículos comerciais neste complexo produtivo de grandes tradições, o THA e a MB acordaram, como solução transitória até à construção inicialmente prevista de uma unidade de produção de camiões completamente nova, constituir as empresas comuns NL e EGL, que deveriam proceder à reestruturação e modernização da unidade fabril do antigo «Kombinat» IFA em Ludwigsfelde. Estava claro desde o início que as medidas de reestruturação não só envolveriam investimentos avultados como dariam igualmente origem a perdas de exploração consideráveis nos primeiros anos de produção, que nenhum investidor privado estaria disposto a assumir sozinho. Do ponto de vista da Comissão, os auxílios ao investimento regional concedidos pelo Governo alemão, bem como as medidas de compensação de perdas e de apoio ao investimento do THA, integram-se no âmbito dos esforços desenvolvidos para voltar a rentabilizar a longo prazo a produção de camiões em Ludwigsfelde, pelo que devem ser apreciados enquanto auxílios à reestruturação de acordo com as orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade (6). Nos sectores em que os auxílios estatais são objecto de disposições comunitárias específicas, como acontece no caso da indústria automóvel com a aplicação do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis (7), as referidas orientações só são aplicáveis na medida em que sejam compatíveis com essas disposições específicas. Dado que os critérios do enquadramento comunitário e das orientações transectoriais não diferem neste caso, mas estas últimas são mais pormenorizadas quanto ao correspondente processo, a apreciação que se segue baseia-se nas referidas orientações.

IX

De acordo com as disposições comunitárias, os auxílios à reestruturação só devem em princípio ser aprovados quando isso seja do interesse da Comunidade. Para que tal aconteça, é necessário em primeiro lugar que os auxílios sejam acompanhados de um plano de reestruturação sólido, que permita restabelecer num prazo razoável a rentabilidade e viabilidade a longo prazo da empresa com base em hipóteses realistas no que diz respeito às suas condições futuras de exploração. Uma segunda condição consiste em evitar que o auxílio provoque distorções indevidas da concorrência. Em terceiro lugar o auxílio deve ser proporcional aos custos e benefícios da reestruturação. Por último, a Comissão deve assegurar que a empresa execute integralmente o plano e cumpra todas as outras obrigações previstas na correspondente decisão da Comissão.

A Comissão concede que, após a reunificação, a Alemanha se encontrava numa situação económica e política muito especial. A reconstrução de grandes complexos de produção, como no caso da produção de camiões, dos quais dependem directa ou indirectamente (fornecedores de componentes) muitos postos de trabalho, colocou tanto os poderes públicos como os investidores privados perante uma tarefa particularmente complexa. Tendo em conta os problemas sociais que o encerramento de uma unidade desta dimensão teria originado para a região, bem como o objectivo da coesão económica e social prosseguido na Comunidade, a Comissão partilha do ponto de vista da Alemanha segundo o qual a prossecução da actividade da NL é totalmente do interesse da Comunidade. A unidade industrial permitiu manter 1 200 postos de trabalho directos numa região com um baixo nível de produtividade e uma elevada taxa de desemprego. Após abandono dos planos de construção de raiz em Ahrensdorf, a produção de camiões em Ludwigsfelde só poderá ser prosseguida de forma duradoura se o plano de reestruturação for concluído com êxito.

Primeira condição: Restauração da viabilidade

Após exame do plano comercial e financeiro das sociedades FBG, NL e EGL, a Comissão está convicta da solidez do ponto de partida para o restabelecimento da rentabilidade económica da antiga unidade de produção de veículos comerciais do IFA. A empresa comum investiu DM 239 900 00 na transformação das instalações existentes. Com a adaptação dos edifícios aos padrões actuais, a substituição do equipamento que não podia ser utilizado para a produção de camiões modernos e a instalação de uma oficina de pintura, a NL transformou-se numa unidade de produção obedecendo ao mais avançado estado da técnica.

De acordo com os cálculos da Comissão, a produção de veículos comerciais em Ludwigsfelde tinha necessariamente que ser deficitária nos primeiros anos. A montagem final, iniciada no princípio de 1991 numa das duas linhas de fabrico do antigo «Kombinat» IFA, do modelo de camião LN2 (posteriormente T2), que chegava parcial (SKD) ou totalmente (CKD) decomposto em peças soltas, era logo à partida pouco rentável, dado que não podia competir com uma moderna instalação do tipo FBU onde se procede à montagem completa dos veículos. Isso devia-se, por um lado, às infra-estruturas deficientes e, por outro lado, ao facto de não existirem fornecedores de componentes em regime *just-in-time* que pudessem fornecer os produtos com a qualidade desejada, bem como à ausência de uma verdadeira logística no sentido da moderna técnica de armazenagem. Além disso, o pessoal existente deveria ter recebido uma formação intensiva sobre as exigências da moderna produção de camiões, para além de que a supressão de postos de trabalho excedentários herdados do IFA se traduziu em custos consideráveis para a MB. Além disso, a variante de veículo de caixa fechada da série T2 tinha que ser transportada para Düsseldorf para pintura, dado que na oficina existente só podiam ser pintadas as cabinas dos veículos. Atendendo a estas enormes desvantagens em termos de custos, nenhum investidor privado estaria disposto a realizar um investimento a longo prazo desta envergadura sem apoio estatal.

No quadro da reestruturação, em 1995 a NL instalou uma nova linha de fabrico e uma oficina de pintura para os veículos de caixa fechada T2 a fim de se tornar mais independente. Além disso, foi suspensa a produção paralela do modelo de camião LN2, fabricado essencialmente em Wörth, de modo que em Ludwigsfelde já só são fabricados veículos da série T2. Deste modo, a produtividade da unidade fabril da NL aumentou.

(6) JO nº C 368 de 23. 12. 1994, p. 12.
(7) JO nº C 123 de 18. 5. 1989, p. 3.

A reestruturação levada a cabo pela MB e pelo THA converteu a produção da NL até final de 1995 num negócio economicamente rentável, como demonstram as contas apresentadas à Comissão. Numa base consolidada, a FBG deveria realizar lucros a partir de 1994, o que se verificou de facto. Na opinião da Comissão, o projecto de auxílio está por conseguinte associado a um plano de reestruturação sólido.

Segunda condição: Evitar distorções indevidas da concorrência do auxílio.

Quando uma avaliação objectiva da situação da procura e da oferta revela a existência de um excesso de capacidade estrutural no mercado relevante, o plano de reestruturação deve dar uma contribuição proporcional ao auxílio recebido para a reestruturação do sector em questão através de uma redução ou de um encerramento irreversíveis da capacidade de produção. Todos os peritos económicos estão de acordo quanto ao facto de existir um excesso de capacidade no sector dos veículos comerciais no início dos anos 90. Este foi igualmente um factor determinante da decisão da MB de renunciar à construção de uma nova unidade ultramoderna em Ahrensdorf, que teria substituído as instalações completamente obsoletas da NL. Neste contexto, a Comissão tem em conta a circunstância de a modernização da NL ter sido acompanhada de uma diminuição da capacidade de montagem anual de 35 000 para 18 000 camiões. Deste modo, a Comissão considera estar em princípio preenchida a segunda condição.

Terceira condição: Auxílio proporcional aos custos e benefícios da reestruturação

A Comissão comprova que mesmo os mais modernos equipamentos do antigo «Kombinat» IFA em Ludwigsfelde estavam longe de satisfazer as exigências da moderna produção de camiões. Outros equipamentos, por seu lado, estavam completamente obsoletos e tiveram que ser integralmente substituídos. Por conseguinte, a transformação da unidade fabril custou ao THA e à MB um total de DM 239 900 000.

De acordo com as disposições comunitárias, o volume de qualquer auxílio deve ser proporcional à solução do problema que visa reparar. O auxílio ao investimento regional no montante de DM 25 720 000 e a contribuição líquida do THA de DM 39 800 000 para investimentos em máquinas e equipamentos são, na opinião da Comissão, proporcionais aos fundos despendidos para a transformação do complexo numa moderna unidade de montagem de camiões. Essa transformação constitui uma parte essencial do plano de reestruturação.

Em relação à contribuição líquida do THA no montante de DM 58 800 000 para cobertura de perdas da empresa NL, a Comissão partilha do ponto de vista da Alemanha segundo o qual, no momento da constituição da empresa comum, nenhum investidor privado teria investido na obsoleta unidade de produção de Ludwigsfelde sem a participação do THA e a sua promessa de cobrir grande parte das perdas de exploração, que decorreriam necessariamente de uma produção inicial pouco rentável. O compromisso assumido pelo THA relativamente à compensação das perdas deve, por conseguinte, ser encarado como parte essencial do seu projecto de proceder à privatização da empresa de uma forma socialmente pacífica. Neste contexto, a Comissão recorda que já noutra ocasião reconheceu o papel fundamental do THA no processo de transição de uma economia planificada para um sistema de economia de mercado (ver, por exemplo, a Carta SG(91) D/17825 referente a determinadas medidas de carácter financeiro e outras no quadro da actividade do THA).

O carácter extraordinário destas medidas implica também, todavia, que as mesmas devem obrigatoriamente adaptar-se às especificidades de cada caso concreto. Impõe-se uma vigilância especial quando são concedidas subvenções a uma empresa como a NL, que havia sido parcialmente privatizada. Atendendo à justificação dada pelo THA para o compromisso de compensação de perdas que assumiu, este só pode ser aprovado na medida em que as perdas sejam devidas ao modo de produção pouco rentável ou a outras desvantagens regionais da produção nos novos *Länder*. Na opinião da Comissão, o THA procurou reduzir a sua contribuição para compensação das perdas da empresa NL ao mínimo imprescindível, que acabou por se situar muito abaixo das estimativas iniciais.

A Comissão pensa aprovar auxílios à reestruturação num montante total de DM 124 320 000. Tendo em conta a redução da capacidade de produção de camiões de 35 000 unidades por ano no momento da concessão do auxílio para as actuais 18 000 unidades anuais, trata-se de uma contribuição proporcionada para a solução dos problemas estruturais de todo o sector económico. A Comissão baseia igualmente a sua apreciação em casos de auxílios à reestruturação anteriores, nomeadamente as Decisões 88/454/CEE (Renault), JO nº L 220 de 11. 8. 1988, p. 30, 89/58/CEE (Rover), JO nº L 25 de 28. 1. 1989, p. 92, 89/633/CEE (ENASA), JO nº L 367 de 16. 12. 1989, p. 62 e 94/1068/CE (Volkswagen Sachsen), JO nº L 385 de 31. 12. 1994, p. 1, nas quais assumiu que um auxílio é proporcional aos esforços de reestruturação quando a parte que representa nos custos totais suportados pela empresa para efectuar a reestruturação (no caso em apreço, DM 239 900 000 no período de 1991 a 1995) equivale aproximadamente ao volume das capacidades desmanteladas. No caso da NL, o auxílio representa 51,8 % do total, situando-se pois ligeiramente acima da correspondente redução de capacidade de 48,6 %. Esta ligeira sobrecompensação justifica-se, na opinião da Comissão, pela situação económica e social particularmente difícil dos novos Länder, que entretanto foram reconhecidos como regiões assistidas nos termos do nº 3, alínea a), do artigo 92º do Tratado. A Comissão aceitou igualmente uma sobrecompensação semelhante no caso da Volkswagen Sachsen.

A Comissão considera pois que o auxílio concedido à FBG é proporcional ao objectivo prosseguido, ou seja, a conclusão com êxito da reestruturação da sociedade até 1995. A Comissão comprovou todavia, com base no parecer de um perito independente, que o preço de compra pago pela MB pelas participações detidas pelo THA se situou abaixo do valor de mercado, incluindo portanto elementos de auxílio estatal.

Este auxílio adicional no montante de DM 8 600 000 não é, por conseguinte, proporcional às despesas efectuadas. O auxílio também não se justifica pelas particularidades regionais. Assemelha-se antes a um auxílio ao funcionamento, que segundo o enquadramento comunitário não pode ser aprovado em nenhuma circunstância. O mesmo se aplica a outros eventuais auxílios que a MB possa vir a solicitar para investimentos realizados após a completa privatização da FBG e antes da conclusão do plano de reestruturação.

O Governo alemão deve pois reclamar à MB a restituição da diferença entre o valor da empresa e o preço de compra efectivamente pago, ou seja, DM 8 595 000, acrescidos de juros à taxa em vigor na data de efectuação da venda. Além disso, a Alemanha deverá abster-se de conceder novos auxílios à reestruturação, independentemente da forma que revistam.

O Governo alemão deverá ainda apresentar à Comissão um relatório que evidencie a completa execução do plano de reestruturação por parte da MB e que forneça, em especial, informações sobre os investimentos realizados e os auxílios concedidos à empresa. Com base nesse relatório, que deverá ser apresentado até final de 1996, a Comissão assegurará que a intensidade de auxílio efectiva não exceda o limite máximo que considera admissível de 51,8 %, dado que, caso contrário, não serão de excluir efeitos negativos no sector,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

Os auxílios a seguir discriminados, concedidos pela Alemanha à empresa Mercedes-Benz AG para investimentos nas sociedades Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH, Ludwigsfelde, e Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH, Ludwigsfelde, com sede em Brandeburgo, são compatíveis com o disposto no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e no nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE:

— Auxílio sob a forma de subsídios ao investimento até ao montante total de DM 15 280 000, dos quais DM 8 890 000 foram concedidos ilicitamente até à suspensão dos pagamentos, sob a forma de prémios ao investimento no montante de DM 9 080 000, dos quais DM 8 450 000 foram concedidos ilicitamente até à suspensão dos pagamentos, e sob a forma de amortização especial no montante de DM 1 200 000,

— Auxílio sob a forma de compensação de perdas por parte do THA no montante de DM 58 800 000, concedido ilicitamente até à suspensão dos pagamentos,

— Auxílio correspondente à parte de um empréstimo para investimento concedido pelo THA a cujo reembolso o Treuhand renunciou na proporção da amortização deduzida dos respectivos activos patrimoniais, e que representa um pagamento líquido de DM 39 800 000.

Artigo 2º

A Alemanha reclamará à Mercedes-Benz AG o reembolso da diferença entre o preço de compra pago pela empresa ao Treuhandanstalt pela sociedade Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, e o valor avaliado por um perito independente, uma vez que essa diferença, que se eleva a DM 8 595 000, constitui um auxílio estatal incompatível com o disposto no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e no nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE. O reembolso incluirá juros a partir da data de efectuação da venda, ou seja, a partir de 1 de Janeiro de 1994, à taxa utilizada na Alemanha para cálculo do equivalente de subvenção líquido de auxílios que prosseguem diferentes objectivos.

Artigo 3º

A Alemanha abster-se-á de conceder novos auxílios a favor de investimentos da Mercedes-Benz no quadro do programa de reestruturação das sociedades Fahrzeugbau-und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH, Ludwigsfelde, e Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH, Ludwigsfelde.

Artigo 4º

A Alemanha apresentará e discutirá com a Comissão um relatório final sobre as despesas originadas pelas medidas de reestruturação em Ludwigsfelde e os pagamentos de auxílios efectuados, que deverá evidenciar uma intensidade dos auxílios à reestruturação não superior a 51,8 %. A Comissão espera que o relatório seja apresentado até final de 1996.

Artigo 5º

A Alemanha comunicará à Comissão, no prazo de um mês a contar da notificação da presente decisão, as medidas adoptadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 6º

A República Federal da Alemanha é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 26 de Junho de 1996.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão