II

*(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)*

# KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

**vom 27. September 1994**

**über die Vereinbarungen zwischen dem niederländischen Staat, Volvo Car Corporation und Mitsubishi Motors Corporation über die künftigen Besitzer, die Planung und die finanziellen Vereinbarungen von Netherlands Car BV (ex Volvo Car BV)**

**(C 3/92 ex N 645/91)**

**(Nur der niederländische Text ist verbindlich)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

(94/1036/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 erster Unterabsatz,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nachdem den beteiligten Dritten Gelegenheit gegeben wurde, im Einklang mit den vorstehenden Artikeln ihre Stellungnahmen zu übersenden [1],

in Erwägung nachstehender Gründe:

I

Mit Schreiben vom 4. Oktober 1991 meldeten die Niederlande der Kommission nach Artikel 93 Absatz 2 des Vertrages und gemäß der Kommissionsentscheidung vom 13. März 1991 über die Einstellung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 gegen Volvo Car BV (VCBV) [2] die Vereinbarung zwischen dem niederländischen Staat, Volvo Car Corporation (VCC) und Mitsubishi Motor Corporation (MMC) über die Zukunft von VCBV, einem niederländischen Unternehmen im Besitz des niederländischen Staates (70 %) und von VCC (30 %), das Fahrzeuge der Volvo-Modellreihe 400 herstellt. Die Anmeldung enthielt die Bedingungen des zeitlich gestaffelten Verkaufs der Anteile des niederländischen Staates in VCBV an MMC und VCC und die beabsichtigte Beteiligung der neuen Gesellschafter an finanziellen Vereinbarungen, die im Rahmen der Entscheidung vom März 1991 geprüft worden waren. In der Anmeldung wurde geltend gemacht, daß mit den Vereinbarungen nicht die Gewährung staatlicher Beihilfen verbunden sei.

Im März 1991 stellte die Kommission das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 des Vertrages ein, das sie im Juli 1989 wegen der beabsichtigten Umgestaltung und Durchführung von drei früheren finanziellen Vereinbarungen zugunsten von VCBV eingeleitet hatte. Nach den Änderungen an den ursprünglich angemeldeten Vereinbarungen konnte die Kommission feststellen, daß die geplanten Maßnahmen keine staatliche Beihilfe enthielten.

Die der Kommission nunmehr gemeldeten Vereinbarungen enthielten eine Vielzahl komplexer Bestimmungen über die künftigen Besitzer, die Geschäftsleitung und den Ausbau von VCBV. Sie erstreckten sich auf die Planung

[1] ABL. Nr. C 105 vom 25. 4. 1992, S. 16.
[2] ABL. Nr. C 143 vom 1. 6. 1991, S. 6.

und Finanzierung von Investitionen in eine neue Kfz-Modellreihe, Vereinbarungen für die Unternehmensleitung, den Erwerb der neuen Fahrzeuge zu gleichen Teilen durch jeden der „industriellen Partner" (VCC und MMC) und die Aufteilung bestimmter finanzieller Verbindlichkeiten zwischen den Gesellschaftern, insbesondere in bezug auf die bestehende und die künftige Geschäftstätigkeit des Unternehmens.

In ihrer Anmeldung behaupteten die Niederlande, daß die Vereinbarungen keine staatlichen Beihilfen enthalten. Sie wiesen auf die Kompliziertheit der Verhandlungen über das schrittweise Ausscheiden des niederländischen Staates aus dem Unternehmen hin sowie auf das Erfordernis, die einzelnen Teile der Vereinbarung nicht gesondert, sondern im Verhältnis zu den Gesamtverhandlungen und vor dem Hintergrund der Absicht des niederländischen Staates zu betrachten, seine Beteiligung, zu veräußern und sein Kreditrisiko auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Kommission sah die Vielgestaltigkeit dieses Falls und die Notwendigkeit, Einzelbestimmungen ebenso wie die sich aus den Verhandlungen ergebende Gesamtvereinbarung bei seiner Beurteilung aufgrund von Artikel 92 des Vertrages zu berücksichtigen. Von der Voraussetzung ausgehend, daß die Beteiligung des niederländischen Staates an den Vereinbarungen dem Verhalten eines unter marktüblichen Voraussetzungen tätigen Privatinvestors gleichgesetzt werden konnte, um die Vermutung auszuräumen, daß es sich um eine staatliche Beihilfe handelte, waren die Erwägungen der Kommission, daß verschiedene Gesichtspunkte der Vereinbarung auf das Vorhandensein einer staatlichen Beihilfe schließen ließen.

## II

Am 26. Februar 1992 beschloß die Kommission daher, wegen der möglichen Elemente staatlicher Beihilfe in den Vereinbarungen zwischen dem niederländischen Staat, VCC und MMC [1] das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 einzuleiten. Mit Schreiben vom 20. März 1992 setzte die Kommission die niederländische Regierung von ihrem Beschluß in Kenntnis und forderte sie auf, binnen einem Monat vom Eingang dieses Schreibens an ihre Stellungnahme zu übermitteln. Die sonstigen Beteiligten übersandten keine Stellungnahmen zu der Verfahrenseröffnung.

Im Rahmen der Verfahrenseröffnung schilderte die Kommission in Einzelheiten die Art der neuen Vereinbarungen sowie ihre Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit der angemeldeten Vereinbarungen mit Artikel 92 des Vertrages. Nach Auffassung der Kommission enthielten diese Vereinbarungen Bestimmungen, die prima facie eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 92 des Vertrages insofern darstellten, als

— der Beschluß, die Modelreihe 400 eher als seinerzeit in der Entscheidung der Kommission vom 13. März 1991 vorgesehen auslaufen zu lassen, weitgehend, wenn nicht sogar ausschließlich zu Lasten des niederländischen Staates erging und nichts darauf hindeutete, daß der Staat irgendeinen Verlustausgleich erhalten würde;

— der Preis und die Bedingungen, zu denen Mitsubishi einen Anteil an VCBV erwirbt, unangemessen großzügig erschienen;

— das Vorhaben des niederländischen Staates, dem Unternehmen ein zinsloses Darlehen von 700 Millionen hfl für die Entwicklung der neuen Kfz-Modellreihe zu gewähren, vom Standpunkt eines gewinnorientierten Privatinvestors kaum zu rechtfertigen war.

Die Kommission hatte ferner im Hinblick auf Artikel 92 des Vertrages insbesondere folgende Bestimmungen in den Vereinbarungen zu beanstanden:

— Es war nicht sicher, ob die Regelung zur Verteilung der Kosten auf die Modellreihe 400 und das Projekt, sollte sie auch grundsätzlich zulässig sein, nicht zu einer unangemessenen Zurechnung der Kosten auf die ursprüngliche Geschäftstätigkeit und damit tatsächlich auf den niederländischen Staat führen würde.

— Das vorgesehene System der Verrechnung des von VCC für Kraftfahrzeuge der Modellreihe 400 zu zahlenden Preises könnte eine staatliche Beihilfe enthalten.

## III

Nach der Einleitung des Verfahrens übermittelten die Niederlande am 20. Mai 1992 ihre Stellungnahme zu dem Schreiben der Kommission. Mit Schreiben vom 21. Mai beziehungsweise vom 25. und vom 22. Mai 1992 übersandten VCC, MMC und Netherlands Car BV (NedCar), ehemals VCBV, ebenfalls ihre Stellungnahmen zu der Verfahrenseinleitung.

Am 8. Juli 1992 richtete die Kommission ein zusätzliches Auskunftsverlangen an die Niederlande mittels eines detaillierten Fragebogens. Die Kommission forderte die Niederlande ferner auf, sich zu den Stellungnahmen der beteiligten Unternehmen zu äußern. Ein Antwortschreiben ging daraufhin am 22. Dezember 1992 ein. Am 19. März 1993 sandte die Kommission einen weiteren Fragebogen an die Niederlande zwecks einer abschließenden Untersuchung, ob die Vereinbarung mögliche Elemente staatlicher Beihilfe enthielt. Die Niederlande beantworteten diese zusätzlichen Fragen am 2. Juni 1993.

Mit Schreiben vom 4. Oktober 1993 teilten die Niederlande der Kommission mit, daß sie eine Bürgschaft für ein Darlehen an NedCar zu übernehmen beabsichtigten. Dazu wurde vorgebracht, daß dieses Darlehen wegen der vorübergehenden Liquiditätsprobleme von NedCar erforderlich sei. Da die Bürgschaft vom niederländischen Staat in seiner Eigenschaft als ordentlicher Gesellschafter entsprechend seiner Beteiligung übernommen wurde, betrachtete die Kommission diese Bürgschaft nicht als staatliche Beihilfe.

Im Anschluß an diesen Briefwechsel wurden auf mehreren Sitzungen vom 6. Oktober 1993, 8. Februar, 9. März, 28. April und 3. Mai 1994 die im Rahmen der Verfahrenser-

[1] ABL. Nr. C 105 vom 25. 4. 1992, S. 16.

öffnung aufgeworfenen Fragen und von den Niederlanden bereitgestellten Informationen weiter erörtert. Ergänzende schriftliche Auskünfte wurden von den Niederlanden und von den beteiligten Unternehmen am 18. November 1993, 19. März, 21. April und 28. April sowie am 2. Mai und 24. Mai 1994 mitgeteilt.

IV

In ihren Stellungnahmen zur Verfahrenseröffnung bestanden alle Beteiligten darauf, die Vereinbarung in ihrer Gesamtheit zu betrachten, wenn sich die Frage stellte, ob sie eine staatliche Beihilfe enthält. Abgesehen von den Preisen, die für die Gesellschaftsanteile gezahlt wurden, sollten auch noch andere Gegenleistungen berücksichtigt werden. Dazu gehören ein Technologietransfer von MMC, der zu einer Verlustminderung bei der Volvo-Modellreihe 400 führen könnte, die Aufteilung der Festkosten zwischen dem Projekt und der Volvo-Modellreihe 400 mit einer Kostenermäßigung für die letztgenannte sowie einer effizienteren Absatztätigkeit durch die Übertragung dieser Aufgabe an VCC.

Zu dem Standpunkt der Kommission, daß die neue Vereinbarung gegenüber den vorhergehenden Abmachungen zu Lasten des niederländischen Staates ausfiel, machten die Niederlande geltend, daß andere Möglichkeiten nicht so günstig für sie gewesen wären wie die betreffende Vereinbarung. Diese Möglichkeiten enthielten nach Ansicht der niederländischen Regierung die unverzügliche Liquidierung von VCBV, seinen Fortbestand als einem arbeitenden Unternehmen (going concern) mit der Entwicklung eines neuen Modells, eine zeitlich gestaffelte Beendigung (d. h. Einstellung der Produktion nach dem Auslaufen der Modellreihe 400 ohne Entwicklung eines neuen Modells) und der Verkauf aller Gesellschaftsanteile an VCC. Eine Privatisierung von VCBV über den Aktienmarkt wäre ohne das Einverständnis von VCC unmöglich gewesen, denn VCBV war eine private Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Eine solche Zustimmung war kaum absehbar. Ein anderer Hersteller, der am Erwerb von VCBV interessiert gewesen wäre, hätte trotz aller dahin gehenden Bemühungen von VCBV nicht gefunden werden können. Daher wurde das Liquidierungsszenario von allen Beteiligten als ein verhältnismäßig wahrscheinliches Ergebnis angesehen, hätte es sich nicht um die jetzige Vereinbarung gehandelt. VCC erklärte ausdrücklich, zur Liquidierung von VCBV bereit gewesen zu sein. Zudem behaupteten beide industriellen Partner, daß sie keine Hilfe wollten und VCC und MMC von der gefundenen Lösung keine Vorteile hatten, selbst wenn für den niederländischen Staat eine andere als die gewählte Lösung möglicherweise günstiger gewesen wäre.

Bei den einzelnen Teilen der Vereinbarung, die nach Auffassung der Kommission eine staatliche Beihilfe enthalten, wiesen der niederländische Staat, NedCar und VCC ausdrücklich darauf hin, daß das vorzeitige Auslaufen der Modellreihe 400 in Wirklichkeit einen Vorteil für den niederländischen Staat und für VCC bedeutete, denn je älter das Modell, desto geringer wären die Absatzchancen und desto höher die Verluste gewesen. Diese größeren Verluste hätten nach ihrer Ansicht die Zahlungen in die Fonds reichlich ausgeglichen, und daher wäre es auch ohne das Projekt voraussichtlich zu einer vorzeitigen Beendigung gekommen. Zu diesem Argument machte VCC auch geltend, daß der Absatzausfall wegen des vorzeitigen Auslaufens der Modellreihe nicht, wie von der Kommission geschätzt, 230 000, sondern nur 100 000 Kraftfahrzeuge betreffe, was auf die schlechten Marktbedingungen zurückzuführen sei.

Die Industriepartner brachten weiter vor, daß durch das Projekt die Mehrkosten von Born gestreut werden konnten, wodurch die Rentabilität der Volvo-Modellreihe 400 erhöht und der Verlust für den niederländischen Staat nun vermindert werden konnte.

Sämtliche Partner stellten ausdrücklich fest, daß MMC für seine Gesellschaftsanteile eine angemessene Zahlung geleistet habe, da MMC darin einwilligte, zusätzliche Leistungen in Form von Ausbildungs- und Führungsmethoden einzubringen, wodurch sich die Gewinnprognose bei der Modellreihe 400 erhöhte und somit auch die Wahrscheinlichkeit höherer Erträge für den niederländischen Staat. Die jüngsten Sitzungen und schriftlichen Auskünfte haben die Wirkungen dieser Bemühungen bewiesen. Außerdem willigte MMC in eine Verlustbegrenzung für den niederländischen Staat ein, die es als eine Konzession betrachtet, während der niederländische Staat keine der herkömmlichen Zugeständnisse in bezug auf den Wert des Unternehmens wie Garantien oder Aufwandsentschädigungen machte. Überdies haben VCC und MMC dafür aufzukommen, wenn sie Mittel von NedCar vor 1996 in Anspruch nehmen. Daher war MMC der Ansicht, daß es für den Erwerb der Gesellschaftsanteile viel zu früh zahlte und somit eigentlich ein zinsfreies Darlehen an NedCar gab. Um den niederländischen Staat den Ausstieg aus NedCar zu ermöglichen, erwarb das Unternehmen entgegen seiner ursprünglichen Absicht, sich auf 30 %, d. h. 60 000 Kraftfahrzeuge pro Jahr zu beschränken, eine Beteiligung von 50 %. Ursprünglich beabsichtigte es, diesen Anteil bei einem Unternehmen zu erwerben, das nur die für das Projekt vorteilhaften Aktiva enthielt, doch entsprechende Verhandlungen mit VCC scheiterten. Daher ist das eigentliche Unternehmen größer, kostspieliger und risikoreicher als es MMC beabsichtigt hatte, doch wegen der einmaligen Gelegenheit, zusammen mit einem bewährten Hersteller in den EG-Markt einzutreten, war MMC zu diesem Schritt bereit.

Alle Partner sind der Ansicht, daß für den niederländischen Staat die Vereinbarung über das zinslose Darlehen gegenüber der vorhergehenden Vereinbarung von Vorteil ist. Diese Behauptung beruht darauf, daß das Geld von den Pauschalzahlungen in den A- und den B-Fonds nur einmal für dieses Darlehen wiederverwendet wird, während nach dem Beschluß von 1991 die unbegrenzte Wiederverwendung des A-Fonds und eine zinslose Wiederverwendung des B-Fonds zulässig war, so daß alle industriellen Partner zu Recht wenigstens eine weitere Wiederverwendung erwarteten. Somit erfolgt nach ihrer Ansicht die Rückzahlung dieser Mittel an den niederländischen Staat früher und hat daher einen höheren Barwert. Darüber hinaus hat der niederländische Staat größere Gewißheit, daß die Rückzahlung des Darlehens erfolgt, obwohl er darauf verzichtete, mit diesen Darlehen

einen Gewinn zu erzielen, denn die Ratenzahlungen werden nach 1998 unabhängig von den Verkäufen des neuen Modells durch Einzahlungen von NedCar auf ein Sperrkonto ein Jahr im voraus verbürgt werden. Für die industriellen Partner besteht diese Sicherheit nicht. Außerdem wiesen die Partner darauf hin, daß der Beitrag des niederländischen Staates zu dem Projekt voraussichtlich nicht so hoch wie der Beitrag von VCC und MMC sei, da die letztgenannten auch die Mehrkosten zu tragen haben, die auf 500 Millionen hfl geschätzt werden.

Die Festsetzung des Ausstiegpreises 1998 für den niederländischen Staat trotz der beachtlichen Investitionen, die bis dahin von den Partnern in NedCar getätigt werden, wird als eine übliche Methode bezeichnet, die den Optionsinhabern (VCC und MMC) weniger Anreiz dazu bietet, den Unternehmenswert zu minimieren. Der niederländische Staat stellte diese Forderungen insbesondere, um das Risiko viel größerer Einnahmeneinbußen infolge möglicher Verluste in der Anlaufzeit oder Lernkurveneffekte zu vermeiden.

Zur Festsetzung des Verkaufspreises behaupteten sowohl VCC als auch MMC, daß VCBV einen negativen Buchwert hatte, und daß sein Wert für die beiden Partner lediglich in dem Zugewinn an Effizienz bestand, der durch Umstrukturierung des Unternehmens und durch die Zufuhr neuer Technologien erreicht werden sollte, und im Wert der erworbenen Aktiva bestand. Die Gewinne wurden durch die Beteiligung von MMC ermöglicht, ohne die VCC versucht hätte, das Werk Born zu schließen. Die Käufer, d. h. VCC und MMC, waren nicht bereit, für alle diese Gewinne zu zahlen, denn sie wurden nur durch ihre eigenen Bemühungen ermöglicht. Der Vermögenswert wird von beiden Unternehmen wesentlich niedriger geschätzt als der vereinbarte Preis, nämlich auf 300 Millionen hfl (VCC) bzw. 180 Millionen hfl (MMC). Ebenso wird die Tatsache, daß der niederländische Staat Anteile von VCBV zu einem wesentlich niedrigeren als dem von VCC und MMC angebotenen Preis von der niederländischen Holdinggesellschaft DSM erwarb, als ein Beweis dafür genannt, daß die Bewertung des Unternehmens eher zu hoch als zu niedrig vorgenommen wurde.

Da die Käufer nicht eine Beteiligung an einem arbeitenden Unternehmen mit dem dazugehörigen Geschäftswert, sondern nur Aktiva erwerben wollten, sahen sie die Bewertung durch KMBG, die nach dem Grundsatz der Unternehmensfortführung vorgenommen wurde, als unerheblich an. Ferner beanstandeten sie, daß sie auf unrealistischen Verkaufserwartungen beruhe und weder die Liquidierungskosten noch die Kosten der Entwicklung eines Nachfolgemodells berücksichtige und auch keinen Risikofaktor einschließe.

Zu der Kostenverteilungsregelung erklärten die Partner, daß diese Regelung nicht diskriminierend sein kann, da ihre Einführung die Zustimmung aller Beteiligten erfordert. NedCar nimmt die Kostenverteilung für alle Partner vor.

Zu den Verrechnungspreisen machten die Partner geltend, jegliche Diskriminierung würde dadurch verhütet, daß sich alle Anteilseigner vorbehielten, wieder auf die frühere Regelung zurückzugreifen. Außerdem gewährleistet die neue Regelung keinen Nettogewinn für VCC, da das „Bruttogewinn-Bezugsniveau" („reference gross profit level") für das Unternehmen 1991 Verluste auswies. Die Festkostengarantie, die VCC für den Fall eines Absatzrückgangs der Modellserie 400 Nedcar anbot, wird ebenfalls als ein Anreiz für VCC, den Absatz zu steigern und die Kosten zu verringern, angesehen.

V

Die Niederlande wiesen in allen Schreiben darauf hin, daß alle Teile der Transaktion im Verhältnis zu den Gesamtverhandlungen zu sehen seien. Dann werde es sich zeigen, daß der niederländische Staat das bestmögliche Ergebnis erzielt habe. Seit der Einleitung des Verfahrens ist die Kommission zu der Annahme gelangt, daß alle Bestimmungen der Gesellschaftervereinbarung als eine Gesamtheit anzusehen sind. Daher hält sie es nicht mehr für sinnvoll, die einzelnen Teile der Vereinbarung gesondert zu betrachten und die Äußerungen der Niederlande und der industriellen Partner, wie in den vorstehenden Absätzen dargelegt, zu beantworten, sondern hat vielmehr versucht festzustellen, ob der erwartete Verkaufserlös wenigstens dem Realwert des Unternehmens entspricht oder ob der Verkauf eine staatliche Beihilfe enthält.

Da die Niederlande keine Angebote für VCBV einholten, sondern ausschließlich mit VCC und MMC verhandelten, vertritt die Kommission wie immer den Standpunkt, daß eine unabhängige Bewertung des Unternehmens vorgenommen werden muß, die als Bezugsgrundlage für den Vergleich mit dem erwarteten Rückfluß des jetzigen Geschäftsabschlusses dienen soll. Da die niederländischen Behörden und die industriellen Partner die Bewertung der KMPG nicht als eine zuverlässige Vergleichsgrundlage betrachteten, wurde auf Verlangen der Kommission eine weitere unabhängige Studie auf der Grundlage des Vermögensbestands von der Wirtschaftsprüfungsfirma Marshall and Stevens Inc. durchgeführt, die zu einem „für den ständigen Gebrauch angemessenen Marktwert" („fair market value for continued use") von 424,245 Millionen hfl gelangte, was einen Betrag von 297 Millionen hfl für den Anteil von 70 % des niederländischen Staates ergibt. Wenn die laufenden Vereinbarungen zu geringeren Einnahmen für den niederländischen Staat führten, hätte der niederländische Staat versuchen müssen, seine Beteiligung an NedCar durch ein offenes Angebot zu veräußern. Das von den niederländischen Behörden zu einem früheren Zeitpunkt vorgetragene Argument, es sei deshalb kein Käufer aufgetreten, weil VCC's Anteil von 30 % an dem Unternehmen nicht überzeugend sei, da zum Beispiel BMW zum Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an der Rover-Gruppe bereit sei, obwohl auch Honda eine Beteiligung von 20 % an diesem Unternehmen hielt.

Die Kommission stellt fest, daß das Ergebnis dieser Vermögensbewertung für den Wert des Unternehmens als Ganzes steht, da angenommen wird, daß zum Verkaufszeitpunkt die Werte der laufenden und langfristigen Verbindlichkeiten sowie der Rückstellungen die Werte der Forderungen und anderer Gegenstände des Umlaufvermögens sowie das Vorratsvermögen und die Finanzanlagen

aufgehoben haben. Daher ist nach Auffassung der Kommission der Betrag von 297 Millionen hfl der Mindestbetrag für die Einnahmen, die der niederländische Staat durch den Verkauf von NedCar erzielen müßte, damit sie feststellen kann, daß die Verkaufsvereinbarungen keine Beihilfen enthalten. Die niederländischen Behörden akzeptierten diesen Ansatz der Kommission.

Die Kommission kann dem Argument zustimmen, daß VCBV wegen seiner schwachen Wettbewerbsstellung nicht genügend Mittel hatte, um selbst ein neues Modell zu entwickeln, und daß die alten Gesellschafter die erforderlichen Mittel hierfür nicht einbringen wollten. Etwas anderes war die Neuauflage der Modellreihe 400, wofür die Arbeiten bereits angelaufen waren. Daher war die einzige realistische Alternative, die auch von den niederländischen Behörden befürwortet worden war, die Produktion des Werks ohne Entwicklung eines neuen Modells und ohne Zuführung von neuem Kapital auslaufen zu lassen. Die industriellen Partner und die Niederlande machten geltend, daß in derartigen Fällen der Absatz des Produkts rascher gesunken wäre und daß dies 1993 zur Schließung des Unternehmens geführt hätte, wenn seine Einnahmen unter das zur Deckung der Barausgaben erforderliche Niveau gesunken wären. Obgleich bezweifelt werden kann, ob die Produktion in einem Werk sofort eingestellt wird, nur weil dessen Einnahmen unter dieses Niveau sinken, wird dieses Argument berücksichtigt, um zu berechnen, was der Staat unter diesen Umständen aus dem A- und dem B-Fonds erhalten hätte. Angenommen, 1992 wurden Verkäufe von 93 700 und 1993 Verkäufe von 83 000 getätigt, so hätten die Fonds über Mittel im Nennwert von 303,2 Millionen hfl oder im Barwert von 289,6 Millionen hfl für 1991 verfügt. Dieses Ergebnis entspricht annähernd den Einnahmen aus der Vermögensbewertung.

Um die Wirkung der laufenden Vereinbarungen auf die Einnahmen der Niederlande zu bewerten, berechnete die Kommission die Rückflüsse an den niederländischen Staat in Barwerten auf der Grundlage der für 1991 vorliegenden Angaben. Sie entwickelte zwei mögliche, doch realistische Szenarien unter Annahme einer eher optimistischen und einer eher pessimistischen Marktentwicklung mit den entsprechend unterschiedlichen Verkäufen aus der Modellreihe 400 sowie höherer und niedrigerer Rationalisierungsgrade und einer Kostensenkung durch die Einschaltung von MMC mit Folgen für die Verlustentwicklung von NedCar. Der Finanzierungsbedarf für die das neue Modell betreffenden Entwicklungsdarlehen wird ebenso berücksichtigt wie die geplanten Einnahmen aus Einzelteilverkäufen für die Modellreihe 400. Die optimistischen und pessimistischen Szenarien ergaben für den niederländischen Staat zum Barwert von 1991 Einnahmen in Höhe von 365,3 Millionen hfl beziehungsweise 274 Millionen hfl, was für den niederländischen Staat einen Erwartungswert von 319,7 Millionen hfl der laufenden Vereinbarungen bedeutet.

Bei einem Vergleich dieses geschätzten Rückflusses mit dem festgestellten Unternehmenswert und der Alternativlösung, für die sich die niederländischen Behörden entscheiden hätten können, konnte die Kommission feststellen, daß die Vereinbarungen über den Verkauf von NedCar an VCC und MMC keine Elemente staatlicher Beihilfe enthalten.

Es muß jedoch sichergestellt werden, daß diese Rückflüsse an die Niederlande nicht durch andere Elemente der komplizierten Vereinbarungen über die Privatisierung von NedCar noch weiter verringert werden. Die Kommission hatte Bedenken in dreierlei Hinsicht:

— Artikel 13 Absatz 1 der Gesellschaftervereinbarung enthält eine Klausel, wonach die Niederlande ihre verbleibenden Anteile 1998 zum halben Preis an einen industriellen Partner veräußern können, wenn der andere Partner wegen Konkurs oder freiwilligen Verkauf vor diesem Datum aus NedCar ausgeschieden ist. Die Niederlande haben vorgetragen, daß es sich dabei nur um eine zusätzliche Lösungsmöglichkeit handelt, die möglicherweise in Anspruch genommen werden könnte, anstelle 50 % der noch verbleibenden Gesellschaftsanteile an den zahlungsunfähigen Partner verkaufen zu wollen, was NedCare in Schwierigkeiten bringen würde. Wenn nur ein Partner übrig bleibt, könnte es außerdem dazu kommen, daß dieser NedCar unter seiner Kapazität und ohne die angestrebten Synergiewirkungen unwirtschaftlich betreiben müßte. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß diese Argumente bei Konkurs eines Partners in gewisser Hinsicht zutreffen können, aber bei freiwilligem Ankauf durch einen Partner, der so seine Bereitschaft zeigt, die Betriebsstätte mit voller Kapazität allein zu betreiben, keineswegs überzeugend sind. Die Kommission hat daher Bedenken, daß ein derartiger Verkauf zum halben Preis eine staatliche Beihilfe an den verbleibenden industriellen Partner darstellen könnte, die sie gegebenenfalls zu untersuchen hätte. Die Niederlande haben sich verpflichtet, der Kommission mitzuteilen, wenn sie diese Klausel der Gesellschaftervereinbarung anzuwenden beabsichtigen.

— Während eine gesonderte Vereinbarung zwischen den Partnern einen Mindestrückfluß von 380 Millionen hfl nominal der gesamten Transaktion für den niederländischen Staat und somit eine Begrenzung der Verlustausgleichsverpflichtung [1] vorsieht, bestimmt Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d) der Gesellschaftervereinbarung, daß die Partner, wenn Gefahr besteht, daß diese Grenze überschritten wird, entscheiden, ob und wie die Herstellung der Volvo-Modellreihe 400 fortgeführt wird. Obgleich diese Klausel nur unter den ungünstigsten Bedingungen zur Anwendung gelangen würde und obwohl die Partner unter diesen Umständen beschließen könnten, durch Stillegung des Werks weiteren Verlusten vorzubeugen, könnte die Klausel zu einem zusätzlichen Risiko für den niederländischen Staat und daher zu einem geringeren Rückfluß führen, was als eine staatliche Beihilfe anzusehen wäre. Während die Kommission einräumt, daß dieser Fall eher unwahrscheinlich ist und daß dieses Problem selbst unter den ungünstigsten Voraussetzungen nicht auftritt, hätte sie jedoch diese Beihilfe zu untersuchen, sofern die Partner diese Klausel in Anspruch zu nehmen hätten. Die Niederlande haben sich verpflichtet, der Kommission zu melden, sofern sie beabsichtigen, diese Klausel der Gesellschaftervereinbarung anzuwenden.

---

[1] ABl. Nr. C 105 vom 25. 4. 1992, S. 18.

— Während die Produktion der Kraftfahrzeuge der Modellreihe 400 im Werk Born weiterläuft, sind Vorbereitungen für den Bau der neuen Modelle einschließlich der erforderlichen Investitionen im Gange. Dieses M/V-Kfz-Projekt wird wesentliche Investitionen in neue Maschinen erforderlich machen, die aus praktischen Gründen auch für die Modellreihe 400 eingesetzt werden können. Das Potential für Verzerrungen durch unangemessene Abschreibungsregeln für diese Investitionen ist groß. Wenn die Abschreibung für diese Maschinen, die ausschließlich wegen des neuen Projekts und gegebenenfalls zum Einsatz hierfür installiert werden, teilweise der alten Fertigungsstraße angelastet werden, würden die Verluste bei der Modellreihe 400 und somit die Verpflichtung zur Deckung der Verluste des niederländischen Staates wachsen, was ein Element indirekter Bezuschussung des neuen Projekts wäre. Daher wird die Kommission diese Kostenverteilungsregeln zu prüfen haben, sobald die Betriebsstätten endgültig fertiggestellt worden sind. Die Niederlande haben diese Kostenverteilungsregeln der Kommission zu melden, sobald darüber eine Einigung erzielt worden ist. Sie haben die Kommission auch gebeten anzugeben, welche Regeln nach ihrer Auffassung angemessen wären. In der Anlage zu dem Schreiben an die niederländische Regierung ist der Standpunkt der Kommission zusammenfassend dargelegt.

In den Punkten, die noch gesondert untersucht werden müssen, d. h. das Preisverrechnungssystem und die Angemessenheit des Anteilspreises, der von MMC gezahlt wurde, ist die Kommission aufgrund der Angaben, die die Niederlande und die industriellen Partner vorgelegt haben, zu der Überzeugung gelangt, daß sie keine staatliche Beihilfe enthalten. Insbesondere ist der von MMC gezahlte Anteilspreis angemessen, da das Unternehmen „Sachleistungen" in Form von technischem Service für NedCar erbrachte und weiter erbringt, wodurch die Produktionskosten der Modellreihe 400 verringert werden. Dieser Service und die positiven Wirkungen auf die Kostenstruktur von NedCar sind erwiesen.

VI

Abschließend stellt die Kommission fest, daß die verschiedenen Vereinbarungen zwischen dem niederländischen Staat, VCC und MMC über die Zukunft von NedCar, so wie sie jetzt durchgeführt werden, keine Elemente staatlicher Beihilfe enthalten. Ferner stellt sie fest, daß bestimmte Klauseln dieser Vereinbarungen in Zukunft zur Gewährung staatlicher Beihilfen führen könnten und daß sich die Niederlande verpflichtet haben, derartige Beihilfen in diesen Fällen bei der Kommission anzumelden, damit diese sie untersuchen und zu ihrer Vereinbarkeit mit Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag sowie Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen Stellung nehmen kann. Ebenso werden der Kommission von den Niederlanden unverzüglich die Regeln über die Kosten zwischen der Modellreihe 400 und den M/V-Projekten für die Fertigungsstätte gemeldet, damit sie rechtzeitig dazu Stellung nehmen kann, ob diese Bestimmungen eine staatliche Beihilfe enthalten —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die verschiedenen Vereinbarungen zwischen dem niederländischen Staat, VCC und MMC über das künftige Eigentum, Pläne und die finanziellen Vereinbarungen von Netherlands Car BV enthalten keine Elemente staatlicher Beihilfe, sofern die Bestimmungen von Artikel 2 eingehalten werden.

*Artikel 2*

Die Niederlande melden der Kommission, wenn sie eine der nachfolgenden Bestimmungen der Gesellschaftervereinbarung anzuwenden beabsichtigen:

— die Bestimmungen von Artikel 13 Absatz 1, wonach der niederländische Staat seine verbleibenden Anteile 1998 zum halben Preis an einen industriellen Partner veräußern kann, wenn der andere Partner durch Konkurs, freiwilligen Verkauf oder aus einem beliebigen anderen Grund vor diesem Datum von Netherlands Car BV ausgeschieden ist;

— alle Beschlüsse der Gesellschafter aufgrund von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d), warum und wie die Produktion der Modellreihe 400 unter Umständen fortgeführt wird, unter denen die Verlustausgleichsbegrenzung des niederländischen Staates überschritten werden könnte.

Ferner melden die Niederlande der Kommission die Regeln über die Kostenverteilung auf die Volvo-Modellreihe 400 und das neue Projekt für die Fertigungsstätte, nachdem die Gesellschafter ihre Zustimmung dazu gegeben haben.

*Artikel 3*

Die Niederlande unterrichten die Kommission binnen einem Monat nach der Notifizierung dieser Entscheidung darüber, welche Maßnahmen zu ihrer Durchführung angewandt werden.

*Artikel 4*

Diese Entscheidung ist an das Königreich der Niederlande gerichtet.

Brüssel, den 27. September 1994

*Für die Kommission*

Karel VAN MIERT

*Mitglied der Kommission*