II

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

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 27 september 1994

betreffende de overeenkomsten tussen de Nederlandse Staat, Volvo Car Corporation en Mitsubishi Motors Corporation inzake de toekomstige eigendom, plannen en financiële regelingen van Netherlands Car BV (voorheen Volvo Car BV)

(C 3/92 ex N 645/91)

(Slechts de tekst in de Nederlandse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(94/1036/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

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

Na de belanghebbende partijen overeenkomstig bovengenoemde artikelen in de gelegenheid te hebben gesteld hun opmerkingen kenbaar te maken [1],

Overwegende hetgeen volgt:

I

Bij schrijven van 4 oktober 1991 stelde Nederland, overeenkomstig artikel 93, lid 2, van het Verdrag en in overeenstemming met het bepaalde in de beschikking van de Commissie van 13 maart 1991 tot beëindiging van de procedure van artikel 93, lid 2, ten aanzien van Volvo Car BV [2], hierna „VCBV" genoemd, de Commissie in kennis van de overeenkomst tussen de Nederlandse Staat, Volvo Car Corporation, hierna „VCC" genoemd, en Mitsubishi Motor Corporation, hierna „MMC" genoemd, inzake de toekomst van VCBV, een Nederlandse onderneming in handen van de Nederlandse Staat (70 %) en VCC (30 %), die de Volvo-400-serie produceert. In de aanmelding werd ingegaan op de voorwaarden van de geleidelijke verkoop van het belang van de Nederlandse Staat in VCBV aan MMC en VCC en het voorgestelde aandeel van de nieuwe aandeelhouders in financiële regelingen die in het kader van de beschikking van maart 1991 waren onderzocht. In de aanmelding werd verklaard dat met de voorwaarden van deze overeenkomsten geen staatssteun gemoeid was.

In maart 1991 had de Commissie de procedure van artikel 93, lid 2, van het Verdrag beëindigd, welke procedure zij in juli 1989 had ingeleid ten aanzien van de door de Nederlandse Regering voorgestelde herziening en uitvoering van drie eerdere financiële regelingen ten behoeve van VCBV. Na de wijzigingen die in de oorspronkelijk aangemelde regeling waren aangebracht, was de Commissie ervan overtuigd dat de voorgestelde maatregelen geen staatssteun omvatten.

De nieuwe reeks overeenkomsten waarvan de Commissie kennis werd gegeven, hadden betrekking op zeer uiteenlopende en complexe bepalingen inzake eigendom, beheer en ontwikkeling van VCBV in de toekomst. Zij omvatten

[1] PB nr. C 105 van 25. 4. 1992, blz. 16.
[2] PB nr. C 143 van 1. 6. 1991, blz. 6.

de planning en financiering van investeringen in een nieuwe autoserie, regelingen voor het beheer van de onderneming, afname van de nieuwe auto's in gelijke verhouding door elk van de „industriële partijen" (VCC en MMC), scheiding van de financiële aansprakelijkheid van de aandeelhouders, vooral ten aanzien van de huidige en toekomstige activiteiten van de onderneming.

In de aanmelding voerde Nederland aan dat met de overeenkomsten geen staatssteun gemoeid was. Gewezen werd op het complexe karakter van de onderhandelingen over de geleidelijke terugtrekking van de Staat uit de onderneming, de noodzaak om afzonderlijke onderdelen van de overeenkomst in het licht van het algehele resultaat en niet op zichzelf te bezien, en het feit dat de Nederlandse Staat van zijn deelneming af wilde en de toekomstige commerciële risico's voor zichzelf zoveel mogelijk wilde beperken.

De Commissie was zich ervan bewust dat dit een ingewikkelde aangelegenheid was en dat bij de beoordeling ervan in het licht van artikel 92 van het Verdrag zowel naar afzonderlijke bepalingen als naar de uit de onderhandelingen voortgekomen algehele overeenkomst moest worden gekeken. Ervan uitgaande dat de betrokkenheid van de Nederlandse Staat bij de overeenkomsten met het gedrag van een particuliere investeerder onder normale marktomstandigheden moest stroken om het redelijke vermoeden van staatssteun weg te nemen, was de Commissie van mening dat verschillende punten van de overeenkomst op het bestaan van staatssteun leken te wijzen.

II

Op 26 februari 1992 besloot de Commissie derhalve de procedure van artikel 93, lid 2, van het Verdrag in te leiden ten aanzien van de mogelijke staatssteunelementen in de regelingen tussen de Nederlandse Staat, VCC en MMC [1]. Bij schrijven van 20 maart 1992 stelde de Commissie de Nederlandse Regering in kennis van haar besluit en verzocht zij haar om haar opmerkingen binnen één maand na de datum van het schrijven kenbaar te maken. Naar aanleiding van het inleiden van de procedure werden geen opmerkingen ontvangen van derden, maar alleen van de industriële partijen die rechtstreeks bij de procedure waren betrokken.

In haar besluit tot inleiding van de procedure ging de Commissie uitvoerig in op de aard en bijzonderheden van de nieuwe overeenkomsten, alsmede op haar bedenkingen ten aanzien van de verenigbaarheid van de aangemelde overeenkomsten met artikel 92 van het Verdrag. Volgens de Commissie waren in deze overeenkomsten bepalingen opgenomen die op het eerste gezicht staatssteunelementen bevatten in de zin van artikel 92, te weten:

— Het besluit om de produktie van de Volvo-400-serie eerder stop te zetten dan ten tijde van de beschikking van de Commissie van maart 1991 was voorzien, zou grotendeels, zo niet uitsluitend, ten koste gaan van de Nederlandse Staat; er was evenwel geen aanwijzing dat de Staat enigerlei compensatie zou krijgen voor dit verlies.

— De prijs en de voorwaarden voor de verwerving door Mitsubishi van een deelneming in VCBV leken buitengewoon gunstig.

— Het voorstel van de Nederlandse Staat om de onderneming 700 miljoen Hfl. renteloos ter beschikking te stellen voor de ontwikkeling van de nieuwe autoserie, viel vanuit het standpunt van een rationele particuliere investeerder moeilijk te rechtvaardigen.

Voorts had de Commissie, in het licht van artikel 92, vooral bedenkingen ten aanzien van de volgende bepalingen van de overeenkomsten:

— Het was niet zeker of het stelsel voor de kostentoerekening tussen de Volvo-400-serie en het nieuwe project, voor zover het in beginsel aanvaardbaar was, geen aanleiding zou geven tot een onbillijke belasting van de vroegere activiteiten, hetgeen feitelijk ten koste zou gaan van de Nederlandse Staat.

— Het voorgestelde stelsel voor de aan VCC te berekenen transferprijzen voor de auto's van de Volvo-400-serie zou staatssteunelementen kunnen bevatten.

III

Na het inleiden van de procedure bracht Nederland zijn opmerkingen bij brief van 20 mei 1992 ter kennis van de Commissie. Bij brieven van respectievelijk 21, 25 en 22 mei 1992 maakten VCC, MMC en Netherlands Car BV, voorheen VCBV, hierna „NedCar" genoemd, eveneens hun opmerkingen ten aanzien van de inleiding van de procedure kenbaar.

Bij schrijven van 8 juli 1992 verzocht de Commissie Nederland met een uitvoerige vragenlijst om aanvullende informatie. Zij verzocht Nederland tevens te reageren op de verschillende opmerkingen van de betrokken ondernemingen. Op dit verzoek werd ingegaan bij brief van 22 december 1992. De Commissie stuurde Nederland bij schrijven van 19 maart 1993 een aanvullende vragenlijst ten einde een definitieve analyse van de betrokken staatssteunelementen mogelijk te maken. Nederland beantwoordde deze aanvullende vragen bij schrijven van 2 juni 1993.

Bij brief van 4 oktober 1993 stelde de Nederlandse Staat de Commissie in kennis van zijn voornemen een garantie te verstrekken voor een lening aan NedCar. Gesteld werd dat deze lening, gezien de tijdelijke liquiditeitsmoeilijkheden van NedCar, noodzakelijk was. Aangezien deze garantie door de Nederlandse Staat in de hoedanigheid van normale aandeelhouder werd verleend en in verhouding stond tot zijn aandeel, beschouwde de Commissie de garantie niet als een vorm van staatssteun.

Op de briefwisseling volgde een aantal bijeenkomsten, te weten op 6 oktober 1993, 8 februari 1994, 9 maart 1994, 28 april 1994 en 3 mei 1994, waarin nader werd

[1] PB nr. C 105 van 25. 4. 1992, blz. 16.

ingegaan op de punten die naar voren waren gebracht in het besluit tot inleiding van de procedure, alsmede op de door Nederland verstrekte gegevens. De bijeenkomsten werden aangevuld door verdere informatie van de zijde van Nederland en van de betrokken ondernemingen bij brieven van 18 november 1993, 9/10 maart 1994, 21 april 1994, 28 april 1994, 2 mei 1994 en 24 mei 1994.

IV

In hun reactie op de inleiding van de procedure benadrukten alle partijen hun standpunt dat het onderzoek van de zaak op de aanwezigheid van staatssteun van de overeenkomst als geheel zou moeten uitgaan. Niet alleen de voor de aandelen betaalde prijs zou in aanmerking moeten worden genomen, maar ook andere aspecten, zoals de overdracht van technologie van MMC, waardoor de verliezen op de Volvo-400-serie verminderd zouden kunnen worden, de verdeling van de vaste kosten tussen het project en de Volvo-400-serie en de daarmee gepaard gaande kostenverlaging voor de Volvo-400-serie, en de verbetering van de efficiëntie op het gebied van de verkoopactiviteiten door deze over te dragen aan VCC.

Ten aanzien van het standpunt van de Commissie dat de nieuwe overeenkomst in vergelijking met de vorige regelingen ten koste zou gaan van de Nederlandse Staat, stelde Nederland dat alle andere voorhanden oplossingen minder gunstig zouden zijn geweest voor de Nederlandse Staat dan deze overeenkomst. Tot deze alternatieven behoorden volgens de Nederlandse Regering onmiddellijke ontbinding van VCBV, voortzetting van het bedrijf met de ontwikkeling van een nieuw model, gefaseerde sluiting (dit wil zeggen het beëindigen van de produktie na afloop van de Volvo-400-serie zonder ontwikkeling van een nieuw model), of verkoop van alle aandelen aan VCC. Privatisering van VCBV via de effectenmarkt zou onmogelijk zijn geweest zonder toestemming van VCC, aangezien VCBV een besloten vennootschap was. Een dergelijke toestemming zou zeer waarschijnlijk niet zijn gegeven. Het zou niet mogelijk zijn geweest een andere producent te vinden die de onderneming wilde kopen, ondanks de in die richting gaande inspanningen van de onderneming. Ontbinding werd derhalve door alle partijen gezien als een betrekkelijk waarschijnlijke oplossing, indien de huidige overeenkomst er niet was geweest. VCC verklaarde uitdrukkelijk dat zij met ontbinding van VCBV akkoord zou zijn gegaan. Beide industriële partijen stelden voorts dat zij niet op steun uit waren geweest en dat, zelfs al zouden andere oplossingen voor de Nederlandse Staat gunstiger geweest kunnen zijn, de gekozen oplossing geen voordelen voor VCC en MMC met zich bracht.

Wat de afzonderlijke onderdelen van de overeenkomst betreft die volgens de Commissie staatssteun bevatten, onderstreepten de Nederlandse Staat, NedCar en VCC dat de voortijdige beëindiging van de Volvo-400-serie in feite gunstig was voor de Nederlandse Staat en VCC, omdat met het verouderen van het model de afzet naar verwachting zou zijn gedaald en de verliezen zouden zijn toegenomen. De bijkomende afdrachten aan de fondsen hadden volgens hen tegen deze toegenomen verliezen niet kunnen opwegen, en dus zou een voortijdige beëindiging zelfs zonder het project aannemelijk zijn geweest. In dit verband verklaarde VCC tevens dat tengevolge van de voortijdige beëndiging niet 230 000, zoals de Commissie schatte, maar slechts 100 000 auto's minder afgezet zullen worden vanwege de slechte marktsituatie.

De industriële partijen stelden tevens dat de overheadkosten van Born dankzij het project gespreid konden worden, waardoor de rentabiliteit van de Volvo-400-serie zou toenemen en de verliezen die de Nederlandse Staat ten deel vallen, zouden afnemen.

Alle partijen benadrukten dat MMC voor haar aandelen een redelijke vergoeding had betaald, omdat MMC toezegde naast het betalen van de aandelenprijs een extra inbreng te leveren in de vorm van scholing en managementtechnieken, hetgeen de winstverwachtingen voor de Volvo-400-serie zou verbeteren en een hogere opbrengst voor de Nederlandse Staat waarschijnlijker zou maken. Tijdens de laatste bijeenkomsten en in de brieven werden de resultaten van deze inspanningen aangetoond. Bovendien stemde MMC in met het beperken van de verliezen voor de Nederlandse Staat, hetgeen zij als een concessie beschouwt, daar de Nederlandse Staat niet de gebruikelijke verbintenissen heeft gegeven met betrekking tot de waarde van de onderneming, zoals toezeggingen en garanties. Voorts dienen VCC en MMC een vergoeding te betalen, indien zij vóór 1996 van de middelen van NedCar gebruik maken. MMC was daarom van mening dat zij veel te vroeg voor de verwerving van de aandelen betaalde en dus feitelijk een renteloze lening aan NedCar verstrekte. Om de Nederlandse Staat in de gelegenheid te stellen zich uit NedCar terug te trekken, verwierf MMC tevens een aandeel van 50 % in tegenstelling tot haar oorspronkelijke voornemen zich te beperken tot 30 %, dit wil zeggen 60 000 auto's per jaar. Aanvankelijk was zij van plan dit aandeel alleen in een onderneming te kopen die uitsluitend de voor het project bruikbare activa bezat, maar de onderhandelingen met VCC in deze richting mislukten. De huidige deelneming is dus omvangrijker, duurder en riskanter dan het in de bedoeling van MMC lag, maar gezien de unieke kans om in samenwerking met een gevestigde fabrikant de communautaire markt te betreden, was MMC bereid de sprong te wagen.

De regeling inzake de renteloze lening wordt door alle partijen als gunstig voor de Nederlandse Staat beschouwd in vergelijking met de vorige regeling, omdat de aan het A- en B-fonds afgedragen middelen slechts één keer voor deze lening worden hergebruikt, terwijl de beschikking van 1991 een onbeperkt hergebruik van het A-fonds en een eenmalig renteloos hergebruik van het B-fonds mogelijk maakte, zodat alle industriële partijen terecht verwachtten dat de afdrachten nog ten minste één keer hergebruikt zouden worden. De terugbetaling van deze fondsen aan de Nederlandse Staat vindt dus volgens hen eerder plaats en heeft derhalve een hogere contante waarde. Voorts heeft de Nederlandse Staat weliswaar de mogelijkheid uitgesloten om rendement van deze leningen te verkrijgen, maar is het zekerder dat de leningen worden terugbetaald, aangezien de termijnen na 1998 niet

gekoppeld zullen zijn aan de afzet van de nieuwe auto's en NedCar als garantie één jaar te voren bedragen zal storten op een geblokkeerde rekening. Deze laatste zekerheid bestaat niet voor de industriële partijen. Voorts onderstreepten de partijen dat de bijdrage van de Nederlandse Staat aan het project waarschijnlijk lager zou zijn dan die van VCC en MMC, daar deze de kostenoverschrijdingen moeten dragen, die op 500 miljoen Hfl. worden geraamd.

Het feit dat de „Exit Price" (de prijs waartegen de Nederlandse Staat zich in 1998 zal terugtrekken) al is vastgelegd, ondanks de belangrijke investeringen die de partijen in de tussentijd in NedCar doen, zou volgens zeggen een gebruikelijke methode zijn, die het voor de optiehouders (VCC en MMC) minder aantrekkelijk maakt de waarde van de onderneming te minimaliseren. Hierom was speciaal door de Nederlandse Staat verzocht om te voorkomen dat de opbrengst in de toekomst veel lager zou uitvallen vanwege mogelijke aanloopverliezen of leercurve-effecten.

Ten aanzien van de bepaling van de verkoopprijs, voerden zowel VCC als MMC aan dat de boekwaarde van VCBV negatief was en dat de enige waarde van de onderneming voor beide partijen bestond uit de toename van de efficiëntie, die bereikt moest worden door herstructurering van de onderneming en inbreng van nieuwe technologie, en uit de waarde van de gekochte activa. De toename van de efficiëntie werd mogelijk gemaakt door de deelname van MMC want zonder MMC zou VCC gekozen hebben voor sluiting van de fabriek te Born. De kopers, te weten VCC en MMC, wilden niet voor de toename van de efficiëntie betalen, aangezien deze slechts mogelijk werd gemaakt door hun eigen inspanningen. Beide ondernemingen schatten dat de activa aanmerkelijk minder waard zijn, namelijk 300 miljoen Hfl. (VCC) en 180 miljoen Hfl. (MMC), dan de prijs die zij ervoor betaalden. Dat de Nederlandse Staat VCBV-aandelen van de Nederlandse houdstermaatschappij DSM kocht tegen een beduidend lagere prijs dan welke hij ontving van VCC en MMC, wordt eveneens aangevoerd als bewijs dat de taxatie van de onderneming eerder aan de hoge dan aan de lage kant was.

Aangezien de kopers geen belang wilden verwerven in een gevestigd bedrijf met „goodwill", maar alleen geïnteresseerd waren in de activa, beschouwden zij de taxatie door KPMG, die was uitgevoerd op basis van VCBV als een „going concern" gevestigd bedrijf, als irrelevant. Hun kritiek op de taxatie was voorts dat de afzetverwachtingen die eraan ten grondslag lagen, niet realistisch waren, dat geen rekening werd gehouden met de kosten van ontbinding, danwel de kosten van de ontwikkeling van een vervolgmodel, en dat daarin geen risicofactor was opgenomen.

Inzake de kostentoerekening verklaarden de partijen dat het stelsel hiervoor niet discriminerend kan zijn, omdat alle deelnemers moeten instemmen met de goedkeuring ervan. NedCar is belast met de kostentoerekening voor alle partijen.

Inzake de transferprijzen stelden de partijen dat elke discriminatie voorkomen zou worden, doordat alle aandeelhouders de mogelijkheid behouden opnieuw op het oude systeem over te schakelen. Voorts garandeert het nieuwe systeem geen nettowinst voor VCC; het „referentiepeil van de brutowinst" („reference gross profit level") leverde in 1991 verlies op voor de onderneming. De garantie betreffende de vaste kosten die VCC aan NedCar verleent in geval van een lagere afzet van de auto's van de Volvo-400-serie wordt eveneens gezien als een stimulans voor VCC om de afzet te verhogen en de kosten te verlagen.

V

Nederland benadrukte in al zijn brieven het standpunt dat alle onderdelen van de transactie als één geheel moesten worden gezien en dat dan duidelijk zou worden dat de Nederlandse Staat het best mogelijke resultaat had behaald. In de loop van de procedure heeft de Commissie aanvaard dat alle bepalingen van de „Shareholders' Agreement" als één geheel gezien zouden moeten worden. Zij acht het derhalve niet langer zinvol de verschillende onderdelen van de overeenkomst te onderzoeken en te reageren op de standpunten van Nederland en van de industriële partijen, zoals in de voorgaande punten weergegeven, en heeft daarentegen getracht vast te stellen of de verwachte opbrengst van de verkoop ten minste gelijk is aan de werkelijke waarde van de onderneming, of dat er met de verkoop staatssteun is gemoeid.

Aangezien Nederland geen derden uitnodigde om een bod te doen, maar uitsluitend met VCC en MMC onderhandelde, acht de Commissie het noodzakelijk, overeenkomstig haar gebruikelijke beleid, te beschikken over een onafhankelijke taxatie van het bedrijf, die kan dienen als vergelijkingsbasis voor de verwachte opbrengst van de huidige overeenkomst. Daar de Nederlandse autoriteiten en de industriële partijen de taxatie van de KPMG niet als een betrouwbare vergelijkingsbasis beschouwden, heeft de Commissie het accountantsbureau Marshall and Stevens Inc. verzocht een onafhankelijk nader onderzoek op basis van de activa in te stellen. Dit bureau kwam uit op een „redelijke marktwaarde voor voortgezet gebruik" van 424,245 miljoen Hfl., dat wil zeggen 297 miljoen Hfl. voor het aandeel van 70 % van de Nederlandse Staat. Indien de huidige regelingen de Nederlandse Staat een lagere opbrengst opleveren, had deze moeten trachten zijn aandeel in NedCar te verkopen langs de weg van een uitnodiging om een bod te doen. Het door Nederland eerder aangevoerde argument dat geen enkele koper zich zou hebben gemeld vanwege het aandeel van 30 % van VCC in de onderneming, was niet overtuigend, daar bij voorbeeld BMW bereid was een meerderheidsaandeel in de Rover Groep te nemen hoewel Honda ook een aandeel van 20 % in die onderneming had.

De Commissie is van oordeel dat het resultaat van deze taxatie van de activa de waarde van de onderneming als geheel goed benadert, daar de waarde van de schulden op korte en lange termijn alsmede de voorzieningen op het moment van de verkoop naar schatting ongeveer gelijk was aan de waarde van de te ontvangen posten en andere

liquide middelen, de inventaris en de financiële activa. De Commissie beschouwt het bedrag van 297 miljoen Hfl. derhalve als de minimale opbrengst die de Nederlandse Staat uit de verkoop van NedCar moet ontvangen, wil de Commissie ervan overtuigd zijn dat de verkoopregelingen geen staatssteun bevatten. Nederland heeft met deze benadering van de Commissie ingestemd.

De Commissie kan zich vinden in het argument dat VCBV vanwege haar zwakke concurrentiepositie niet over de middelen beschikte om zelf een nieuw model te ontwikkelen en dat de oude aandeelhouders niet het nodige kapitaal wilden inbrengen. Dit geldt evenwel niet voor de vernieuwing van de Volvo-400-serie, waaraan reeds werd gewerkt. Het enige overblijvende realistische alternatief, dat ook door Nederland naar voren werd gebracht, was stopzetting van de produktie van de fabriek zonder ontwikkeling van een nieuw model en zonder inbreng van nieuwe middelen. De industriële partijen en Nederland stelden dat de afzet van het produkt in dat geval sneller zou zijn gedaald en dat dit tot sluiting van het bedrijf in 1993 zou hebben geleid, omdat dan de opbrengsten de contante uitgaven niet meer zouden dekken. Hoewel kan worden betwijfeld of de produktie in een fabriek onmiddellijk zou worden stopgezet, alleen omdat de opbrengsten in één bepaald jaar een dergelijk laag niveau zouden hebben bereikt, wordt toch berekend wat de Nederlandse Staat in deze situatie uit de A- en B-fondsen zou hebben ontvangen. Uitgaande van een afzet van 93 700 in 1992 en 83 000 in 1993, zouden de fondsen 303,2 miljoen Hfl. nominaal of 289,6 miljoen Hfl. in contante waarde 1991 hebben bevat. Deze opbrengst komt zeer dicht in de buurt van het resultaat van de taxatie van de activa.

Om het effect van de huidige regelingen op de opbrengst voor de Nederlandse Staat te beoordelen, heeft de Commissie de contante waarde van de opbrengsten voor de Nederlandse Staat berekend op basis van de in 1991 beschikbare gegevens. Zij stelde twee alternatieve, maar realistische scenario's op, uitgaande van een optimistische en een pessimistische marktontwikkeling met een overeenkomstig variërende afzet van de Volvo 400, evenals van een belangrijke en minder belangrijke mate van rationalisatie en kostenverlaging door de deelname van MMC en het gevolg daarvan voor de ontwikkeling van de verliezen van NedCar. Ook werd rekening gehouden met de financieringseisen voor de leningen voor de ontwikkeling van het nieuwe model, alsmede met de verwachte opbrengst uit de verkoop van reserveonderdelen voor de Volvo-400-serie. De optimistische en de pessimistische scenario's leidden tot een opbrengst voor de Nederlandse Staat van respectievelijk 365,3 miljoen Hfl. en 274 miljoen Hfl. (contante waarde 1991). Bijgevolg bedraagt de verwachte waarde van de huidige regelingen voor de Nederlandse Staat 319,7 miljoen Hfl.

Een vergelijking van deze verwachte opbrengst met de vastgestelde waarde van de onderneming en met de oplossing die de Nederlandse autoriteiten hadden kunnen kiezen, heeft de Commissie ervan overtuigd dat de regelingen inzake de verkoop van NedCar aan VCC en MMC geen staatssteunelementen bevatten.

Evenwel dient te komen vaststaan dat andere onderdelen van de complexe overeenkomsten inzake de privatisering van NedCar deze opbrengst voor de Nederlandse Staat niet verder beperken. In dit verband gaat de aandacht van de Commissie uit naar drie punten:

— Artikel 13.1 van de „Shareholders' Agreement" bevat een bepaling die de Nederlandse Staat de mogelijkheid biedt zijn resterende aandelen in 1998 tegen de helft van de prijs aan één van de industriële partijen te verkopen, indien de andere partij zich vóór die datum uit NedCar heeft teruggetrokken wegens faillissement of vrijwillige verkoop. De Nederlandse autoriteiten hebben verklaard dat het hier slechts een extra keuzemogelijkheid betreft, waaraan de voorkeur gegeven zou kunnen worden boven een poging om 50 % van de resterende aandelen aan de failliete partij te verkopen, waardoor NedCar ontwricht zou worden. Indien slechts één partij overblijft, is het voorts mogelijk dat deze NedCar moet laten draaien zonder de capaciteit volledig te benutten en zonder winst te behalen of de gewenste synergie te verwezenlijken. De Commissie is van oordeel dat er wellicht voor deze argumenten iets te zeggen valt in geval van faillissement van één van de partijen, maar dat zij zeker niet overtuigend zijn in geval van het vrijwillig opkopen door één van de partners, die daarmee te kennen geeft de fabriek alleen en op volle kracht te willen laten draaien. Zij vreest derhalve dat met een dergelijke verkoop tegen de helft van de prijs staatssteun voor de overblijvende industriële partij gemoeid kan zijn, en mocht deze situatie zich voordoen, zal zij een onderzoek hiernaar moeten instellen. Nederland heeft toegezegd een eventueel voornemen om van deze bepaling van de „Shareholders' Agreement" gebruik te maken, bij de Commissie te zullen aanmelden.

— In een „Separate Agreement" tussen de partijen wordt weliswaar vastgelegd dat de gehele transactie de Nederlandse Staat een nominaal bedrag van minimaal 380 miljoen Hfl. zal opleveren, waardoor dus een limiet wordt gesteld aan zijn verliesrisico [1], maar in artikel 4.2 onder d), van de „Shareholders' Agreement" wordt bepaald dat, indien deze limiet dreigt te worden overschreden, de partijen bepalen of en hoe de produktie van de Volvo-400-serie moet worden voortgezet. Hoewel deze bepaling alleen in het ongunstigste geval van toepassing zou zijn en de partners in die omstandigheden misschien zouden besluiten de fabriek te sluiten om verdere verliezen te voorkomen, zou de bepaling tot een grotere aansprakelijkheid en dus een lagere opbrengst voor de Nederlandse Staat kunnen leiden, hetgeen als staatssteun zou moeten worden beschouwd. De Commissie erkent dat een dergelijke situatie niet erg waarschijnlijk is en dat dit probleem zich zelfs in haar pessimistische scenario niet voordoet. Zij zou dergelijke steun evenwel aan een onderzoek moeten onderwerpen, mochten de partijen genoodzaakt zijn op deze bepaling een beroep te doen. Nederland heeft toegezegd elk voornemen om op deze bepaling van de „Shareholders' Agreement" een beroep te doen, bij de Commissie aan te melden.

[1] Cf. PB nr. C 105 van 25. 4. 1992, blz. 18.

— Terwijl de produktie van de Volvo-400-serie in de fabriek te Born wordt voortgezet, is begonnen aan de voorbereidingen voor de produktie van dé nieuwe modellen, waartoe ook de nodige investeringen behoren. Dit M/V-autoproject zal een aanzienlijke investering in nieuwe machines vereisen, die om praktische redenen ook voor de Volvo-400-serie kunnen worden gebruikt. Er kunnen gemakkelijk concurrentiedistorsies ontstaan, indien voor deze investeringen niet de juiste afschrijvingsregels worden gehanteerd. Indien de afschrijving van deze machines, die uitsluitend zijn aangeschaft vanwege het nieuwe project en om daarvoor uiteindelijk te worden gebruikt, gedeeltelijk zou worden afgewenteld op de oude produktielijn, zouden de verliezen op de Volvo-400-serie en dus de verliezen die de Nederlandse Staat verplicht is te dekken, toenemen, hetgeen indirecte staatssteun voor het nieuwe project zou inhouden. De Commissie zal de regels voor de kostentoerekening bij het produktiebedrijf, als deze eenmaal zijn vastgesteld, moeten onderzoeken. Tot dusverre zijn alleen regels vastgelegd voor de kostentoerekening bij de management- en de technische afdeling. De Commissie is ervan overtuigd dat deze regels geen staatssteunelementen bevatten. Nederland zal de regels bij Commissie moeten aanmelden zodra deze zijn overeengekomen. De Commissie werd tevens verzocht aan te geven welke regels zij geschikt acht. Het standpunt van de Commissie wordt in hoofdpunten weergegeven in een bijlage bij de brief aan de Nederlandse Regering.

Inzake de punten die nog afzonderlijk beoordeeld moeten worden, namelijk het systeem van de transferprijzen en de vraag of de door MMC voor haar aandelen betaalde prijs voldoende is, heeft de door Nederland en de industriële partijen verstrekte informatie de Commissie ervan overtuigd dat deze geen staatssteun bevatten. In het bijzonder is de door MMC voor de aandelen betaalde prijs voldoende, daar de onderneming „in natura" betaalde en nog steeds betaalt in de vorm van technische hulp aan NedCar, waardoor de produktiekosten van de Volvo 400 verlaagd worden. Het bestaan van deze hulp en de positieve gevolgen daarvan op de kostenstructuur van NedCar is aangetoond.

VI

Concluderend stelt de Commissie vast dat de verschillende overeenkomsten tussen de Nederlandse Staat, VCC en MMC inzake de toekomst van NedCar, zoals deze momenteel ten uitvoer worden gelegd, geen staatssteunelementen bevatten. Zij stelt eveneens vast dat sommige bepalingen van deze overeenkomsten zouden kunnen leiden tot het verstrekken van staatssteun in de toekomst en dat Nederland heeft toegezegd dergelijke steun in deze gevallen bij de Commissie aan te melden zodat zij een onderzoek kan instellen en kan bepalen of zij de steun verenigbaar acht met artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag en met artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst. De Commissie zal tevens door Nederland onmiddellijk in kennis worden gesteld van de regels inzake de kostentoerekening bij het produktiebedrijf tussen de Volvo-400-serie en de M/V-projecten, zodat zij kan vaststellen of deze bepalingen volgens haar staatssteun bevatten,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De verschillende overeenkomsten tussen de Nederlandse Staat, VCC en MMC betreffende de toekomstige eigendom, plannen en financiële regelingen van Netherlands Car BV bevatten geen staatssteunelementen, voor zover de bepalingen van artikel 2 worden nageleefd.

Artikel 2

Nederland stelt de Commissie in kennis van zijn eventuele voornemen om van de volgende bepalingen van de „Shareholders' Agreement" gebruik te maken:

— De bepaling van artikel 13.1, die de Nederlandse Staat in staat stelt zijn resterende aandelen in 1998 tegen de helft van de prijs aan één van de industriële partijen te verkopen, indien de andere partij zich vóór die datum uit Netherlands Car BV heeft teruggetrokken wegens faillissement, door vrijwillige verkoop of om enige andere reden.

— De bepaling van artikel 4.2, onder d), dat de aandeelhouders besluiten of en hoe de produktie van de Volvo-400-serie moet worden voortgezet, indien de limiet voor verliescompensatie door de Nederlandse Staat dreigt te worden overschreden.

Voorts stelt Nederland de Commissie in kennis van de regels voor de kostentoerekening bij het produktiebedrijf tussen de Volvo-400-serie en het nieuwe project, zodra deze door de aandeelhouders zijn overeengekomen.

Artikel 3

Nederland brengt de Commissie binnen een maand na kennisgeving van deze beschikking op de hoogte van de tot uitvoering ervan genomen maatregelen.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk der Nederlanden.

Gedaan te Brussel, 27 september 1994.

Voor de Commissie

Karel VAN MIERT

Lid van de Commissie