

VALTIONTUKI

Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti tuesta C 39/2000 (ex NN 126/99) – LandTechnik Schönebeck GmbH:n rakenneuudistus

(2000/C 278/04)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Komissio on ilmoittanut 1. elokuuta 2000 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Saksalle päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee mainittua tukea.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa tuesta, jota koskevan menettelyn komissio aloittaa, kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä osoitteeseen:

Euroopan komissio
Kilpailun pääosasto
Linja H-1
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles/Brussel
Faksi (32-2) 296 95 79

Huomautukset toimitetaan Saksalle. Huomautuksia esittävän asianomaisen on pyydettyä kirjallisesti henkilöllisyyden luottamuksellista käsittelyä, ja tämä pyyntö on perusteltava.

TIIVISTELMÄ

Saksan viranomaiset ilmoittivat komissiolle 5. lokakuuta 1999 päivätyllä kirjeellä LandTechnik Schönebeck GmbH:n (jäljempänä "LTS") toiseen yksityistämiseen myönnetystä rakenneuudistustuesta.

LTS kuuluu kahdeksan entisen itäsaksalaisen yrityksen muodostamaan yhtymään. Yritykset yksityistettiin ensimmäisen kerran vuonna 1994 EFBE Verwaltungs GmbH & Co. Management KG:nä, jonka nykyinen nimi on Lintra Beteiligungsholding GmbH. Koska osa tuesta on jo maksettu, asia kirjattiin NN-asiana. Koska Lintra Beteiligungsholding GmbH:ta koskeva asia on käsiteltävänä numerolla C 41/99, tämä päätös koskee aionoastaan 1. tammikuuta 1997 lähtien LTS:lle maksettua uutta tukea.

Ilmoitus koskee niin sanotun LTS-neun (Doppstadt GmbH) yksityistämistä. Kyseinen yritys on entisen LandTechnik Schönebeck GmbH:n (LTS-alt) ja sen täysin omistaman tytäryhtiön GS Fahrzeug- und Systemtechnik GmbH:n (GS-alt) omaisuudenhoitoyhtiö ("Auffanggesellschaft"). Yritys sijaitsee Schönebeckissa, Sachsen-Anhaltin osavaltiossa. LTS-neulla oli 253 työntekijää vuoden 1999 lopussa.

LTS-alt kehitti, tuotti ja jakeli kaikenlaisia erityisesti maataloudessa käytettäviä ajoneuvoja, koneita, laitteistoja ja työvälineitä. GS-alt puolestaan rakensi, kehitti, tuotti ja jakeli kaikenlaisia järjestelmäkomponentteja, joita käytetään erityisesti auto- ja ajoneuvotuotannossa, rakennus- ja maatalouskoneiteollisuudessa sekä koneiden ja laitteistojen rakentamisessa.

Investoija Ferdinand Doppstadt on seitsemän yrityksen muodostaman yhtymän operatiivinen johtaja. Yhtymä toimii ajoneuvo- ja huoltopalveluilla sekä ulkomaanjakelussa. F. Doppstadtin yritysten palveluksessa on yhteensä 38 henkilöä.

Rakenneuudistuskausi on toukokuu 1999–31. joulukuuta 2002. Vuonna 1999 (10. toukokuuta–31. joulukuuta 1999) LTS-neun liikevaihto oli 16,4 miljoonaa Saksan markkaa.

Investoijan tavoitteena on saattaa loppuun tuotevalikoiman järjestelmällinen laajentaminen. Olennainen osa rakenneuudistus-suunnitelmaa on käyttää Doppstadt-yhtymän synergiaetuja markkinoimalla ajoneuvoja Doppstadtin vakiintuneella tuotemerkillä. Tulevan strategian mukaan Doppstadt GmbH aikoo keskittyä kunta-alalle täydellisen kuljetusajoneuvovalikoiman toimittajana.

Investoija aikoo toteuttaa investoinnit ja rakenneuudistustoimenpiteet (mukaan lukien vähintään 77,460 miljoonan Saksan markan julkinen rahoitus) 31. joulukuuta 2002 mennessä. Yhteensä 52,910 miljoonan Saksan markan investoinneista investoijan rahoitusosuus on 13,522 miljoonaa. Investoinnit keskittyvät vanhentuneiden koneiden ja laitteiden korvaamiseen, tuotantoprosessin laadun ja joustavuuden parantamiseen ja ympäristönormien noudattamiseen.

Ilmoituksen mukaan rakenneuudistuksen kokonaiskustannukset olisivat 122,897 miljoonaa Saksan markkaa. Tästä määrästä 76,468 miljoonaa rahoitettaisiin tuella, 40,959 miljoonaa olisi investoijan osuus ja 5,5 miljoonaa työntekijöiden osuus.

EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa määrätään, että jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Euroopan yhteisöjen tuomioistuinten oikeuskäytännön mukaan vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan toteutuu, jos tuensaajayritys harjoittaa taloudellista toimintaa, johon sisältyy jäsenvaltioiden välistä kauppaa.

Komissio toteaa, että ilmoitettu tuki myönnetään valtion varoista yksittäiselle yritykselle, jota tuki suosii alentamalla kustannuksia, joita yritykselle ilmoitetun rakenneuudistushankkeen toteuttamisesta tavallisesti aiheutuisi. Tukea saava yritys, LTS.neu, nyttemmin Doppstadt GmbH, on yhtiö, jonka toimintaan kuuluvat erikois- ja kuljetusajoneuvojen sekä järjestelmäkomponenttien kehitys, tuotanto ja jakelu, mikä on jäsenvaltioiden välistä kauppaa sisältävää taloudellista toimintaa. Näin ollen kyseinen tuki kuuluu EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.

Ilmoitettu hanke koskee yrityksen rakenneuudistusta investoijan esittämän rakenneuudistussuunnitelman mukaisesti. Asiasta ilmoitettiin 5. lokakuuta 1999. Komissio toteaa, että vaikeuksissa oleville yrityksille myönnettävää rakenneuudistustukea arvioidaan valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annettujen yhteisön suuntaviivojen mukaisesti ⁽¹⁾ (jäljempänä "suuntaviivat").

Suuntaviivojen 3.2.2 i kohdan mukaan rakenneuudistussuunnitelman on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen kohtuullisessa ajassa yrityksen toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella. Yrityksen tilanteen paranemisen ja elinkelpoisuuden palauttamisen on perustuttava pääasiassa rakenneuudistussuunnitelman sisältämiin yrityksen sisäisiin toimenpiteisiin eikä se voi perustua ainoastaan hintojen tai kysynnän vaihtelun kaltaisiin ulkoisiin seikkoihin, joihin yritys tuskin voi itse vaikuttaa.

Komissio toteaa, että Saksan toimittamat markkinatiedot koskevat ensisijaisesti Saksan markkinoita ja arviota Doppstadt Tracin kehittymisestä näillä markkinoilla. Yksityiskohtaisia tietoja eurooppalaisten markkinoiden rakenteesta ja markkinatoimijoista ei ole toimitettu. Tiedoista ei myöskään ilmene selvästi, mitkä ovat merkitykselliset tuotemarkkinat. Asiakirjoissa on viittauksia sekä kuljetusajoneuvomarkkinoihin, erikoisajoneuvomarkkinoihin ja Tracien erityismarkkinoihin. Komissio huomauttaa myös, että Saksan toimittamista tiedoista ei ilmene, onko merkityksellisillä markkinoilla ylikapasiteettia ja miten hintojen arvioidaan kehittyvän näillä markkinoilla seuraavina vuosina.

⁽¹⁾ EYVL C 368, 23.12.1994, s. 12. Yritysten pelastamista ja rakenneuudistusta koskevat uudet suuntaviivat tulivat voimaan 9. lokakuuta 1999 eikä niitä siten sovelleta ilmoitettuun tukeen.

Näin ollen komissio huomauttaa, että sillä ei ole riittävästi tietoja merkityksellisistä markkinoista voidakseen päätellä, ovatko myyntitavoitteet, joihin rakenneuudistussuunnitelman pitkän aikavälin elinkelpoisuus perustuu, realistiset ja uskottavat. Komissio huomauttaa myös, että investoija ei näytä varmistavan LTS:n elinkelpoisuutta omilla varoillaan. Näistä syistä komissio epäilee, voiko rakenneuudistussuunnitelma varmistaa yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden.

Suuntaviivojen mukaan tuen on oltava rakenneuudistuksen kustannuksiin ja hyötyyn suhteutettua tukea. Suuntaviivojen 3.2.2 iii kohdassa määrätään, että tuki on rajattava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi ja sen on oltava suhteessa yhteisön kannalta odotettavissa olevaan hyötyyn. Tuensaajien on osallistuttava merkittävästi rakenneuudistussuunnitelmaan.

Komissio toteaa, että ilmoitetun rakenneuudistuksen kokonaiskustannukset olisivat komission tietojen mukaan 146,058 miljoonaa Saksan markkaa. Tämä johtuu eräistä toimenpiteistä, jotka julkiset viranomaiset toteuttivat valmistellessaan toista yksityistämistä ja jotka eivät sisältyneet ilmoitetun rakenneuudistussuunnitelman rahoitukseen. Julkisen rahoituksen osuus olisi 105,099 miljoonaa Saksan markkaa eli 72 prosenttia kokonaiskustannuksista. Investoijan osuus olisi 40,959 miljoonaa eli 28 prosenttia kokonaiskustannuksista. Komissio epäileekin, rajoittuuko tuki rakenneuudistuksen kannalta ehdottoman välttämättömään määrään ja voidaanko investoijan osuus katsoa merkittäväksi kuten suuntaviivoissa edellytetään.

Komission huomautta myös, että suunniteltu rakenneuudistus keskittyy voimakkaasti investointeihin. Yhteensä 77,460 miljoonan rakenneuudistustoimenpiteistä 52,910 miljoonaa (69 prosenttia) olisi investointeja. Investoinnit kohdistuvat ensi sijassa vanhentuneiden koneiden korvaamiseen. Lisäksi tuotantolinjajärjestelyt ja niihin liittyvät työprosessit muutetaan kokonaan. Rakenneuudistussuunnitelmaa 9. helmikuuta 2000 esitelleiden yrityksen edustajien mukaan uudistusten ulkopuolelle jäisi ainoastaan rakennusten ulkokuori. Tämä osoittaa, että investoinnin luonne saattaa olla pikemminkin uusi investointi kuin rakenneuudistus, missä tapauksessa sovellettaisiin tuen alueellista enimmäisrajaa.

Komissio huomauttaa, että edellä olevan lisäksi Lintra Beteiligungsholding GmbH:ta koskevassa asiassa C 41/99 tehtävässä päätöksessä LTS:lle voidaan määrätä lisävastuita ja että nämä vastuut olisi lisättävä rakenneuudistussuunnitelman kustannuksiin. Näiden vastuiden tarkka määrä ei ole tällä hetkellä tiedossa, vaan niistä määrätään Lintra Beteiligungsholding GmbH:ta koskevassa asiassa C 41/99 tehtävässä lopullisessa päätöksessä. Nämä lisävastuut olisi otettava huomioon arvioitaessa, onko tuki oikeassa suhteessa kustannuksiin ja hyötyyn.

Edellä mainituista syistä komissio epäilee, voiko rakenneuudistussuunnitelma palauttaa kyseisen yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden ja onko tuki oikeassa suhteessa rakenneuudistuksen kustannuksiin ja hyötyyn.

Neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 14 artiklan mukaan kaikki sääntöjenvastainen tuki voidaan periä takaisin tuensajalta.

KIRJE

”Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der von den deutschen Behörden übermittelten Angaben über die vorerwähnte Beihilfe/Maßnahme beschlossen hat, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

1. Verfahren

1. Mit Schreiben vom 5. Oktober 1999 setzten die deutschen Behörden die Kommission gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag von der Umstrukturierungsbeihilfe für die Zweitprivatisierung der LandTechnik Schönebeck GmbH (im folgenden „LTS“) in Kenntnis. Mit Schreiben vom 9. November 1999 und 18. Februar 2000 forderte die Kommission von Deutschland zusätzliche Auskünfte an. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 15. Dezember 1999 und 5. April 2000.
2. Am 9. Februar 2000 fand in Brüssel eine Zusammenkunft mit den deutschen Behörden und den Vertretern des Unternehmens sowie des Investors statt.
3. Die LTS gehört zu einer Gruppe von acht früheren ostdeutschen Unternehmen, aus denen bei der Erstprivatisierung im Jahr 1994 die EFBE Verwaltungs GmbH & Co. Management KG, jetzt Lintra Beteiligungsholding GmbH, hervorging. Da das ursprüngliche Privatisierungskonzept im Dezember 1996 scheiterte, beschloss die Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) im Januar 1997, die Umstrukturierung der potentiell lebensfähigen Lintra-Tochtergesellschaften fortzusetzen, um diese Unternehmen auf einen Wiederverkauf vorzubereiten. Da ein Teil der Beihilfe bereits ausgezahlt wurde, wird der Fall als NN-Fall registriert.
4. Der Fall der Lintra-Beteiligungsholding GmbH ist unter der Nummer C 41/99 anhängig. Folglich wird die Beihilfe, die an die LTS über die Lintra Beteiligungsholding GmbH ausgezahlt wurde, im Zusammenhang mit dem Fall C 41/99 der Lintra Beteiligungsholding GmbH behandelt.
5. Der vorliegende Beschluss betrifft neue Beihilfen, die ab 1. Januar 1997 an die LTS gezahlt wurden.

2. Ausführliche Beschreibung der Beihilfe

2.1 Die Entwicklung des Falles bis zur Zweitprivatisierung

6. Der VEB Traktorenwerk Schönebeck war in der früheren DDR der alleinige Produzent von Traktoren. Er gehörte zum Kombinat Fortschritt Landmaschinen. Zum 1. Juli

1990 wurde die LandTechnik AG gegründet und die Traktorenproduktion eingestellt.

7. Am 5. November 1993 wurde das Unternehmen in eine GmbH umgewandelt und in LandTechnik Schlüter GmbH umbenannt. Mit Vertrag vom 25.11.1995 wurde das Unternehmen an die Lintra-Gruppe privatisiert. Am 31.5.1995 erfolgte die Umfirmierung in LandTechnik Schönebeck GmbH. Am 1. Januar 1996 wurde die GS Fahrzeug- und Systemtechnik GmbH (GS) als hundertprozentige Tochterunternehmen gegründet.
8. Die Ertragslage der LTS/GS-alt war schlecht. Im Zeitraum 1995—1998 wurden folgende Ergebnisse erzielt:
 - 1995: Umsatzerlöse 62,1 Mio. DEM, Verluste 26,2 Mio. DEM;
 - 1996: Umsatzerlöse 40,9 Mio. DEM, Verluste 43,6 Mio. DEM;
 - 1997: Umsatzerlöse 40,2 Mio. DEM, Verluste 7,4 Mio. DEM;
 - 1998: Umsatz 45,9 Mio. DEM, Verluste 16,2 Mio. DEM.

Die Fahrzeugproduktion bei LTS-alt wurde Ende 1998 eingestellt.

2.2 Die Zweitprivatisierung

9. Die Anmeldung betrifft die Privatisierung der sogenannten LTS-neu (Doppstadt GmbH), die als Auffanggesellschaft aus der ehemaligen LandTechnik Schönebeck GmbH (LTS-alt) und ihrer hundertprozentigen Tochtergesellschaft GS Fahrzeug- und Systemtechnik GmbH (GS-alt) hervorging.
10. Das Unternehmen ist in Schönebeck, Sachsen-Anhalt, ansässig. Die LTS-neu hatte Ende 1999 253 Beschäftigte.
11. Gegenstand der LTS-alt war die Entwicklung, die Herstellung und der Vertrieb von Fahrzeugen, Maschinen, Anlagen und Werkzeugen aller Art, insbesondere zur Verwendung in der Landwirtschaft. Gegenstand der GS-alt war die Konstruktion, die Entwicklung, die Herstellung und der Vertrieb von Systemkomponenten aller Art, insbesondere zur Verwendung im Automobil- und Fahrzeugbau, in der Bau- und Landmaschinenindustrie sowie im Maschinen- und Anlagenbau.
12. Die Zweitprivatisierung wurde Anfang 1999 auf der Grundlage einer offenen Ausschreibung durchgeführt. Es gab 21 interessierte Unternehmen. Herr Ferdinand Doppstadt ging als bester Bieter aus den Verhandlungen mit den Interessenten hervor.
13. Die Zweitprivatisierung wurde wie folgt durchgeführt:
 - Zum 26. April 1999 erging der Liquidationsbeschluss über die alten Unternehmen LTS- und GS-alt.

- Die BvS ⁽²⁾ erwarb die LTS/GS-alt am 6. Mai 1999 von Lintra für 1 DEM (Ausübung der ihr zustehenden Option gegenüber Lintra zur Durchführung der Zweitprivatisierung der Lintra-Unternehmen).
 - Zum 10. Mai 1999 wurde das operative Geschäft des Unternehmens an die LTS-neu übertragen. Das Stammkapital der neuen Gesellschaft betrug 50 000 DEM. Mit gleichem Datum wurde die LTS-neu auf Herrn Ferdinand Doppstadt übertragen. Das Unternehmen wurde in Doppstadt GmbH umbenannt. Der Kaufpreis betrug 50 000 DEM.
14. Zur Vorbereitung der Zweitprivatisierung wurden von der BvS folgende Maßnahmen durchgeführt:
- Um die drohende Illiquidität der LTS/GS-alt bis zum Abschluß der Verhandlungen über die Zweitprivatisierung abzuwenden, erwarb die BvS im März 1999 von der LTS-GS-alt Grundstücke und Gebäude zum Verkehrswert von 5,1 Mio. DEM.
 - Die neugegründete Gesellschaft LTS-neu wurde mit den betriebsnotwendigen Vermögensgegenständen der LTS-alt und GS-alt zu einem Verkehrswert von 13 Mio. DEM ausgestattet. In diesem Zusammenhang wurde der Kaufvertrag über die Grundstücke und Gebäude, die die BvS für 5,1 Mio. DEM erworben hatte, rückabgewickelt. Nach Aussage Deutschlands erfolgt die Rückführung der 5,1 Mio. DEM an die BvS aus dem Liquidationserlös.

2.3 Der Umstrukturierungsplan

15. Der Investor Ferdinand Doppstadt ist operativer Leiter einer Gruppe von sieben Unternehmen, die im Bereich Fahrzeuge, Kundendienst und Auslandsvertrieb tätig sind. In den Unternehmen von F. Doppstadt sind insgesamt 38 Arbeitnehmer beschäftigt.
16. Ferdinand Doppstadts Vater Werner Doppstadt hat Unternehmen in Velbert, Calbe und Rott am Inn ⁽³⁾. Die LTS-neu geht als Doppstadt GmbH in die Doppstadt-Unternehmensgruppe ein. Die Doppstadt-Unternehmensgruppe produziert Umwelttechnik, Systemkomponenten, landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, Spezial- und Trägerfahrzeuge sowie Fördertechnik und verfügt über ein Vertriebsnetz.
17. Der Umstrukturierungszeitraum begann im Mai 1999 und endet am 31.12.2002. Im Jahre 1999 (10.5.—31.12.1999) belief sich der Umsatz der LTS-neu auf 16,4 Mio. DEM.
18. Laut Anmeldung gestaltet sich die Finanzierung des neuen Plans wie folgt (in Mio. DEM):
19. Öffentliche Mittel:
- | | |
|------|--------|
| BvS | 26,428 |
| Land | 23,555 |

GA-Mittel	15,873
Investitionszulagen	10,582
Gesamt	76,438

Finanzierung durch den Investor:

Investitionen	13,522
Umstrukturierungsmaßnahmen	27,437
Gesamt	40,959
	117,397

20. Laut Anmeldung haben die Mitarbeiter des Unternehmens zugestimmt, lediglich ein Grundgehalt zu beziehen und Lohnverzicht zu üben. Dadurch sinken die Personalkosten während des Umstrukturierungszeitraums vom Mai 1999 bis zum 31.12.2002 um 11,2 % bzw. 5,5 Mio. DEM.
21. Demnach würde sich laut Anmeldung der Finanzbedarf für die Umstrukturierung des Unternehmens auf insgesamt 122,897 Mio. DEM belaufen.
22. Der Investor führt bis zum 31.12.2002 Investitionen und Umstrukturierungsmaßnahmen im Wert von mindestens 77,460 Mio. DEM (unter Einbeziehung öffentlicher Mittel) durch. Von den Investitionen in einer Gesamthöhe von 52,910 Mio. DEM finanziert der Investor 13,522 Mio. DEM. Die Investitionen haben vor allem den Ersatz veralteter Maschinen und Werkzeuge, die Steigerung der Qualität und Flexibilität des Produktionsprozesses und die Einhaltung von Umweltnormen zum Ziel.
23. Der Investor erhöht das Stammkapital der Gesellschaft bis zum 31.12.2002 auf 20 Mio. DEM und stattete die Gesellschaft mit dem notwendigen Betriebskapital von mindestens 27,437 Mio. DEM aus.
24. Der Investor übernimmt 190 Arbeitnehmer und stellt 20 zusätzliche Arbeitnehmer ein, so dass im Durchschnitt 200 Arbeitnehmer für fünf Jahre beschäftigt werden. Nach diesem Zeitraum setzt er die Produktion von Systemträgerfahrzeugen und sonstiger Landwirtschafts- und Umwelttechnik für mindestens drei Jahre fort.
25. Ziel des Investors ist die Vervollständigung und systematische Ausweitung der Produktpalette. Ein wesentliches Element des Umstrukturierungsplans ist die Nutzung der Synergien der Doppstadt-Unternehmensgruppe durch den Vertrieb der Fahrzeugauswahl unter dem etablierten Markennamen Doppstadt. Die künftige Strategie sieht eine Konzentration auf den Kommunalbereich und eine Positionierung der Doppstadt GmbH als Anbieter eines kompletten Satzes von Trägerfahrzeugen vor.
26. Ferner sollen nach dem neuen Plan bis zu 25 % der Produktionskapazitäten für die Ausführung von Unteraufträgen der Doppstadt Calbe GmbH genutzt werden. Die Nutzung der übrigen Kapazitäten soll durch die Herstellung von LTS-Fahrzeugen in der jetzigen und in weiterentwickelten Versionen sowie von neuen Produkten sichergestellt werden. Ferner wird in der Anmeldung erklärt, dass 25 % des künftigen Umsatzes über die Verlagerung der Fertigung aus den in Velbert und Calbe ansässigen Unternehmen realisiert werden sollen.

⁽²⁾ Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben.

⁽³⁾ W. Doppstadt-Umwelttechnik GmbH, DVG Doppstadt-Vertriebsgesellschaft mbH (Velbert); Doppstadt Calbe GmbH (Calbe); DVG-Süd (Rott am Inn).

27. Der Vertrieb der Produkte soll mit Unterstützung der DVG Doppstadt Vertriebsgesellschaft GmbH unter Nutzung des vorhandenen Vertriebsnetzes in Deutschland und im Ausland erfolgen. In einigen Ländern ist Doppstadt durch Händler/Importeure vertreten. Seit Mai 1999 wurden mit [...] (*) Händlern Verträge für [...] (*) Gebiete unterzeichnet. Für das Jahr 2000 ist eine Zusammenarbeit mit [...] (*) Händlern in ganz Europa geplant. Es wird mit einem Absatzvolumen von mindestens [...] (*) Einheiten des Hauptprodukts — des Spezialträgerfahrzeugs TRAC — gerechnet, und bis zum Ende der Umstrukturierung wird eine jährliche Absatzsteigerung in Höhe von [...] (*) % prognostiziert.
28. Der Absatz von LTS-neu teilt sich wie folgt auf: Deutschland 40 %, Europa 48 %, Drittländer 12 %.
29. Laut Anmeldung befinden sich in Europa 130 000 Trägerfahrzeuge in Betrieb (davon 30 000 allein in Deutschland). Bei einer angenommenen Lebensdauer von durchschnittlich 10 Jahren ergibt sich für Europa ein jährlicher Bedarf an 13 000 neuen Trägerfahrzeugen unterschiedlicher Leistungsklassen. Ausgehend von diesen Zahlen betrug der Marktanteil der LTS-alt auf dem europäischen Markt für Trägerfahrzeuge 1993—1998 zwischen 0,1 und 0,9 % und lag 1998 bei 0,4 %. Das erwartete Absatzvolumen von [...] (*) Fahrzeugen pro Jahr entspräche einem Marktanteil von [...] (*) %.
30. Den von Deutschland übermittelten Informationen zufolge wird in den kommenden Jahren mit einer Zunahme des Marktes für Trägerfahrzeuge gerechnet. Nach Aussage Deutschlands können die in der EU vorhandenen Produktionskapazitäten nicht quantifiziert werden, da das hierfür notwendige Zahlenmaterial nicht ermittelbar ist. Deutschland erklärt jedoch, dass nach den vorhandenen Informationen auf dem relevanten Markt für Trägerfahrzeuge keine strukturellen Überkapazitäten existieren.
31. Der Umstrukturierungsplan sieht für das Unternehmen 2002 einen Jahresüberschuss von [...] (*) Mio. DEM und 2003 von [...] (*) Mio. DEM vor.
32. Laut Anmeldung beläuft sich die vorhandene Kapazität auf 3 000 Fertigungseinheiten pro Jahr. Bis Ende 1998 waren nur 7,8 % der Kapazitäten ausgelastet. Der Umstrukturierungsplan sieht eine Reduzierung der Kapazitäten auf 1 500 Einheiten vor (Abbau um 50 %).
- 2.4 Öffentliche Finanzierung vor der Zweitprivatisierung**
33. Zusätzlich zu den obigen Ausführungen zur Finanzierung des mitgeteilten Umstrukturierungsplans ist Folgendes anzumerken:
34. Nach Aussage Deutschlands erwarb die BvS von der LTS im Jahr 1991 Forderungen, so dass eine Auskehrverpflichtung der LTS gegenüber der BvS bestanden hätte. Im Jahresabschluss 1998 der LTS-alt wurden 10,561 Mio. DEM dieser Verbindlichkeiten gegenüber der BvS ausgebucht.
- Deutschland erklärt, dass die BvS bereits 1993 schriftlich auf diese Forderungen verzichtet hat. Aufgrund der Unklarheit bei der LTS-alt wurden jedoch bis 1997 entsprechende Rückstellungen gebucht. Im Rahmen des Jahresabschlusses 1998 wurden diese Rückstellungen aufgelöst.
35. Ferner erklärt Deutschland, dass der Jahresabschluss 1998 dahin gehend korrigiert wird, dass die Auskehrverpflichtung gegenüber der BvS in Höhe von 10,561 Mio. DEM wieder eingebucht wird. Daraus ergibt sich für die LTS-alt in Liquidation eine entsprechende Verbindlichkeit gegenüber der BvS, die aus dem Liquidationserlös beglichen werden muss.
36. Die THA gewährte eine Ausfallbürgschaft für einen Kredit über 10 Mio. DEM, den die LTS 1992 bei der Deutschen Bank AG aufnahm. Die Deutsche Bank forderte die LTS/GS-alt zum 9. Januar 1998 auf, den noch offenen Kreditbetrag zu tilgen. Im Frühjahr 1998 zahlte die BvS der Deutschen Bank einen Betrag in Höhe von 4,344 Mio. DEM. Im Frühjahr 1999 verzichtete die BvS auf die Durchsetzung ihrer Bürgenregressforderung gegenüber der LTS-alt in Höhe von 4,344 Mio. DEM.

3. Würdigung der Beihilfe

37. Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Nach ständiger Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist die Voraussetzung der Handelsbeeinträchtigung erfüllt, wenn das begünstigte Unternehmen einer Wirtschaftstätigkeit nachgeht, die Gegenstand eines Handels zwischen den Mitgliedstaaten ist.
38. Die Kommission stellt fest, dass die angemeldete Beihilfe aus staatlichen Mitteln für ein bestimmtes Unternehmen gewährt wurde, welches durch eine Verringerung der Kosten begünstigt wurde, die es bei der Durchführung des angemeldeten Umstrukturierungsvorhabens normalerweise tragen müsste. Überdies ist der Beihilfeempfänger — die LTS-neu, jetzt Doppstadt GmbH — ein Unternehmen, das Spezial- und Trägerfahrzeuge sowie Systemkomponenten entwickelt, herstellt und vertreibt. Dies sind wirtschaftliche Tätigkeiten, die Gegenstand eines Handels zwischen den Mitgliedstaaten sind. Somit fällt diese Beihilfe in den Anwendungsbereich von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag.
39. Das angemeldete Vorhaben betrifft die Umstrukturierung des Unternehmens entsprechend dem vom Investor vorgelegten Umstrukturierungsplan. Der Fall wurde am 5. Oktober 1999 angemeldet. Die Kommission weist darauf hin, dass die Umstrukturierungsbeihilfe für Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß den gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten⁽⁴⁾ beurteilt wird (im folgenden „Leitlinien“).

⁽⁴⁾ ABI. C 368 vom 23.12.1994, S. 12. Die neuen Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 1999 traten am 9. Oktober 1999 in Kraft. Weil die Beihilfe vor diesem Datum gewährt worden ist, gelten gemäß Punkt 101 der neuen Leitlinien diese Leitlinien nicht für die angemeldete Beihilfe.

(*) Betriebsgeheimnis.

40. Gemäß Punkt 2.1 der Leitlinien gehören zu den typischen Symptomen von Unternehmen in Schwierigkeiten eine rückläufige Rentabilität oder zunehmende Verluste, sinkende Umsätze, vermindertes Cash-flow und ein niedriger Nettobuchwert. Die Kommission stellt fest, dass die LTS seit ihrer Gründung im Jahre 1995 Verluste verursacht hat⁽⁵⁾. Im Jahr 1998 betragen die Verluste 16,2 Mio. DEM. Daher gilt das Unternehmen als Unternehmen in Schwierigkeiten, und die Beihilfe für seine Umstrukturierung wird anhand der Leitlinien beurteilt.
41. Die Kommission merkt an, dass Privatisierungen von Unternehmen im offenen Ausschreibungsverfahren durchzuführen sind, um sicherzustellen, dass für die Privatisierung keine Beihilfe gewährt wird. Nach den der Kommission vorliegenden Informationen wurde die Privatisierung in diesem Fall durch ein offenes Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Die Kommission betont jedoch, dass sich diese Entscheidung lediglich auf die Umstrukturierung der LTS neu bezieht und Beihilfen an den Erwerber als solchen davon nicht berührt werden.
42. Gemäß Punkt 3.2.2 Ziffer i) der Leitlinien muss der Umstrukturierungsplan die langfristige Rentabilität und Lebensfähigkeit des Unternehmens innerhalb eines angemessenen Zeitraums auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich seiner künftigen Betriebsbedingungen wiederherstellen. Die Verbesserung der Situation des Unternehmens und die Wiederherstellung seiner Wirtschaftlichkeit müssen vor allem durch unternehmensinterne Maßnahmen herbeigeführt werden; es dürfen nicht nur externe Faktoren wie höhere Preise und größere Nachfrage berücksichtigt werden, auf die das Unternehmen keinen wesentlichen Einfluss hat.
43. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass der größte Teil des angemeldeten Umstrukturierungsplanes die Modernisierung der Produktionsanlagen betrifft. Die Modernisierung der Anlagen geht einher mit einer neuen Vertriebsstrategie und dem Vertrieb der Produkte über das etablierte Vertriebsnetz der Doppstadt-Unternehmensgruppe. Festzustellen ist, dass diese beiden Faktoren als unternehmensinterne Maßnahmen angesehen werden können.
44. Ferner stellt die Kommission fest, dass nach den Informationen, die auf der Zusammenkunft vom 9. Februar 2000 vorgelegt wurden, zum Erreichen der Gewinnzone ein Jahresumsatz von mindestens 100 Mio. DEM erforderlich ist. Dies entspricht einem jährlichen Absatz von [...] (*) Trac-Einheiten und [...] (*) Feldhäcksler-Einheiten. Ergänzende Umsätze sollen durch die Verlagerung der Herstellung von Umwelttechnik und Trägerfahrzeugen aus den Doppstadt-Unternehmen in Velbert und Calbe erzielt werden.
45. Nach den Informationen, die Deutschland auf der Zusammenkunft vom 9. Februar 2000 vorlegte, teilt sich das angegebene jährliche Marktvolumen von ca. 3 000 Trägerfahrzeugen in Deutschland wie folgt auf unterschiedliche Produkte auf: Mercedes Benz Unimog 35 % (1 050 Einheiten), Fendt Xylon 10—15 % (300—450 Einheiten), JCB Fastrac 10 % (300 Einheiten) und Spezialfahrzeuge/Sonstige 30 % (900 Einheiten). Dies ist der nationale Markt, auf den der Doppstadt Trac als Hauptprodukt des Unternehmens vordringen soll.
46. Zum europäischen Markt wird erklärt, dass dort bis auf die genannten Unternehmen keine bedeutenden Hersteller existieren. Es werden keine Informationen zu den Marktanteilen der Wettbewerber auf dem europäischen Markt gegeben.
47. Ferner wird festgestellt, dass die Doppstadt-Händler nach den übermittelten Informationen den Absatz von Doppstadt-Tracs in Europa im Jahr 2000 mit [...] (*) Einheiten und 2004 mit [...] (*) Einheiten veranschlagt haben. Davon entfallen [...] (*) bzw. [...] (*) Einheiten allein auf den deutschen Markt.
48. Die Kommission weist darauf hin, dass die von Deutschland vorgelegten Informationen überwiegend den deutschen Markt und die Prognosen für das Produkt Doppstadt Trac auf diesem Markt betreffen. Ausführliche Informationen zur Struktur des europäischen Marktes und zu den dortigen Wettbewerbern wurden nicht zur Verfügung gestellt.
49. Wie die Kommission ferner feststellt, besagen die von Deutschland vorgelegten Informationen lediglich, dass auf den relevanten Märkten keine Überkapazitäten bestehen und dass der Bedarf in Zukunft steigen wird. Weder werden Daten vorgelegt, um diese Aussagen zu untermauern, noch wird für diese Märkte die prognostizierte Preisentwicklung der nächsten Jahre angegeben.
50. Folglich stellt die Kommission fest, dass die ihr vorliegenden Informationen zu den relevanten Märkten nicht ausreichen, um ihr die Schlussfolgerung zu gestatten, dass die Verkaufsziele, auf denen laut Umstrukturierungsplan die langfristige Rentabilität beruht, realistisch und plausibel sind.
51. Im Hinblick auf die fraglichen Produkte stellt die Kommission fest, dass der Investor F. Doppstadt nicht über frühere Erfahrungen im Bereich Trägerfahrzeuge verfügt. Die von ihm betriebenen Unternehmen sind im Bereich Umwelttechnik tätig. Überdies ist anzumerken, dass auch in der Doppstadt-Unternehmensgruppe die Produktion von Trägerfahrzeugen erst 1998 anlief.
52. Bezüglich der vom Investor F. Doppstadt betriebenen Unternehmen stellt die Kommission fest, dass es sich um eine Gruppe von sieben Unternehmen handelt. Drei davon haben nur einen Mitarbeiter, eines vier Mitarbeiter, eines sechs Mitarbeiter und eines 25 Mitarbeiter. In einem Fall handelt es sich um eine Verwaltungsfirma ohne eigenes Geschäft. Zwei der Unternehmen wurden 1998 gegründet, so dass noch keine Umsatzzahlen vorliegen. Das Kapital und die Vermögenswerte dieser Unternehmen sind recht knapp bemessen, und zwei der vier operativ tätigen Unternehmen arbeiten mit Verlust.
53. Es hat demnach den Anschein, dass die Gruppe nicht in der Lage ist, die Rentabilität der LTS aus eigener Kraft abzusichern.

⁽⁵⁾ Umwandlung von LandTechnik Schlüter GmbH in LandTechnik Schönebeck GmbH am 31.5.1995.

54. Aus diesen Gründen hegt die Kommission einige Zweifel daran, dass der Umstrukturierungsplan die langfristige Rentabilität des Unternehmens wiederherzustellen vermag.
55. Gemäß Punkt 3.2.2 Ziffer i) der Leitlinien sollten Umstrukturierungsbeihilfen nur einmal gewährt werden. Bezüglich dieses Grundsatzes der „einmaligen Beihilfe“ merkt die Kommission an, dass sie in ihrer bisherigen Praxis bei Unternehmen der ehemaligen DDR eine zweite Umstrukturierung zugelassen hat ⁽⁶⁾.
56. Die Kommission weist darauf hin, dass sich der vorliegende Beschluss lediglich auf die neuen Beihilfen bezieht, die der LTS nach dem 1.1.1997 gewährt wurden. Wie in Punkt 3 bis 5 dieses Beschlusses dargelegt, ist die Beihilfe für die Erstprivatisierung des Unternehmens Gegenstand der Entscheidung der Kommission im Fall C 41/99 betreffend die Lintra Beteiligungsholding GmbH.
57. Den Leitlinien zufolge darf die Beihilfe nicht zu unzumutbaren Wettbewerbsverfälschungen führen. Laut Punkt 3.2.2 Ziffer ii) der Leitlinien muss die Umstrukturierung für den Fall, dass im betreffenden Wirtschaftszweig strukturelle Überkapazitäten bestehen, einen Beitrag zur Reduzierung der Kapazitäten des betreffenden Unternehmens leisten. Bestehen jedoch auf dem relevanten Markt keine strukturellen Überkapazitäten, so muss die Beihilfe ausschließlich zur Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens verwendet werden und darf es dem Empfänger nicht ermöglichen, während der Durchführung des Umstrukturierungsplans seine Produktionskapazitäten auszuweiten, es sei denn in dem für die Wiederherstellung der Rentabilität notwendigen Ausmaß ohne ungebührliche Wettbewerbsverfälschung.
58. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass der Umstrukturierungsplan eine Reduzierung der Kapazität um 50 %, nämlich von 3 000 auf 1 500 Einheiten pro Jahr, vorsieht. Somit erachtet die Kommission die in Punkt 3.2.2 Ziffer ii) der Leitlinien dargelegte Voraussetzung als erfüllt, auch wenn die Informationen über die Kapazitätssituation auf den relevanten Märkten noch ausstehen.
59. Den Leitlinien zufolge muss die Beihilfe zu den Kosten und Nutzen der Umstrukturierung im Verhältnis stehen. Punkt 3.2.2 Ziffer iii) der Leitlinien besagt, dass sich die Beihilfe auf das für die Umstrukturierung notwendige Mindestmaß beschränken und in einem Verhältnis zu dem aus Gemeinschaftssicht erwarteten Nutzen stehen muß. Von den Beihilfeempfängern wird ein erheblicher Beitrag zum Umstrukturierungsplan aus eigenen Mitteln verlangt.
60. Laut Anmeldung beläuft sich der öffentliche Beitrag zur Zweitprivatisierung auf insgesamt 76,438 Mio. DEM. Der Investor trägt 40,959 Mio. DEM bei. In der Anmeldung werden in die Finanzierung des Umstrukturierungsplans auch die 5,5 Mio. DEM einbezogen, die sich aus dem Lohnverzicht der Mitarbeiter während der Umstrukturierungsperiode ergeben. Demnach liegen die Gesamtkosten des Vorhabens laut Anmeldung bei 122,897 Mio. DEM.
61. Die Kommission weist darauf hin, dass die 5,5 Mio. DEM, die sich aus den verringerten Lohnkosten während der Umstrukturierungsperiode ergeben, weder als Beitrag des Investors noch als öffentliche Finanzierung angesehen werden. Somit gelten sie nicht als Bestandteil der Finanzierung des notifizierten Umstrukturierungsplans. Folglich wird die Kommission diesen Betrag bei der Berechnung der Gesamtkosten der Umstrukturierung nicht berücksichtigen.
62. Ferner stellt die Kommission fest, dass die LTS-neu bei der Zweitprivatisierung von der LTS/GS-alt Vermögensgegenstände zum Verkehrswert von 13 Mio. DEM erhielt. Auch die BvS erwarb im März 2000 von der LTS/GS-alt Grundstücke und Gebäude zum Verkehrswert von 5,1 Mio. DEM. Als am 26. April 1999 der Liquidationsbeschluss über die LTS/GS-alt erging, erfolgte die Rückabwicklung des Kaufvertrags, und die Rückführung des Kaufpreises von 5,1 Mio. DEM an die BvS soll nach Aussage Deutschlands aus dem Liquidationserlös vorgenommen werden.
63. Deutschland hat der Kommission Dokumente zum Nachweis dafür vorgelegt, dass der mit 5,1 Mio. DEM angegebene Verkehrswert der Grundstücke und Gebäude korrekt ist. Allerdings wurden der Kommission keine entsprechenden Dokumente für die übertragenen Vermögensgegenstände übermittelt, so dass sie nicht prüfen kann, ob der Verkehrswert für die Vermögensgegenstände mit 13 Mio. DEM korrekt angegeben wurde.
64. Hinsichtlich der Übertragung der Vermögensgegenstände nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass diese Transaktion im Zusammenhang mit der Zweitprivatisierung stattfand, um diese überhaupt zu ermöglichen. Daher wird der festgelegte Verkehrswert der übertragenen Vermögensgegenstände, auch wenn er 13 Mio. DEM überschreiten sollte, als Beihilfe an die LTS-neu erachtet. Folglich wird zumindest der Verkehrswert der übertragenen Vermögensgegenstände von 13 Mio. DEM, gegebenenfalls aber der höhere Betrag, zur Finanzierung des mitgeteilten Umstrukturierungskonzepts hinzugerechnet.
65. Bezüglich des rückabgewickelten Kaufvertrags über Grundstücke und Gebäude im Wert von 5,1 Mio. DEM nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass diese Transaktion in Vorbereitung auf die Zweitprivatisierung erfolgte, um die drohende Illiquidität des Unternehmens bis zum Abschluß der Privatisierungsverhandlungen abzuwenden. In Anbetracht der Tatsache, dass die Rückabwicklung nicht einmal zwei Monate nach dem Verkauf, nämlich bei Beginn der Liquidation der alten Unternehmen, erfolgte und dass der Kaufpreis aus dem Liquidationserlös an die BvS rückgeführt werden soll, ist diese Transaktion als Darlehen an ein Unternehmen in Schwierigkeiten zu erachten, dessen Rückzahlung unklar ist und das nicht zu marktüblichen Bedingungen gewährt wurde. Folglich kann die betreffende Summe als Beihilfe für die zweite Umstrukturierung der LTS gewertet werden und ist zur Finanzierung des mitgeteilten Umstrukturierungsplans hinzuzurechnen.

⁽⁶⁾ In den neuen Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten, ABl. C 288 vom 9.10.1999, hat diese Praxis mittlerweile Anerkennung gefunden. Fußnote 25 der neuen Leitlinien bezüglich des Grundsatzes der „einmaligen Beihilfe“ besagt, dass Beihilfen, die vor dem 1. Januar 1996 Unternehmen der früheren DDR gewährt wurden und die die Kommission als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erachtet hat, nicht berücksichtigt werden. Außerdem findet der entsprechende Absatz keine Anwendung auf Beihilfen an solche Unternehmen, die vor dem 31. Dezember 2000 notifiziert wurden.

66. Ferner stellt die Kommission fest, dass nach der ihr vorliegenden Dokumentation die BvS auf Forderungen gegenüber der LTS in Höhe von 10,561 Mio. DEM verzichtet hat.
67. Wie Deutschland erklärt, wird der Jahresabschluss 1998 dahin gehend korrigiert, dass die Auskehrverpflichtung gegenüber der BvS in Höhe von 10,561 Mio. DEM wieder eingebucht wird. Daraus ergibt sich für die LTS-alt in Liquidation eine entsprechende Verbindlichkeit gegenüber der BvS, die aus dem Liquidationserlös beglichen werden muß. Der Kommission wurde jedoch ein solchermaßen korrigierter Jahresabschluss für das Jahr 1998 nicht übermittelt.
68. Wie die Kommission daher feststellt, reichen die ihr vorliegenden Informationen nicht aus, um ihr die Schlussfolgerung zu gestatten, dass der Verzicht auf Forderungen in Höhe von 10,561 Mio. DEM nicht als Beihilfe für die LTS anzusehen ist. Da der Verzicht nach dem 1. Januar 1997 erfolgte, ist diese Summe offenbar als Beihilfe für die gegenwärtige Umstrukturierung anzusehen. Folglich ist die Summe von 10,561 Mio. DEM der Finanzierung des angemeldeten Plans hinzuzurechnen.
69. Ferner weist die Kommission darauf hin, dass die BvS 1999 auf die Durchsetzung ihrer Bürgenregressforderung gegenüber der LTS-alt in Höhe von 4,344 Mio. DEM verzichtete. Diese Forderung stammte aus einem Kredit, den die LTS 1992 bei der Deutschen Bank aufgenommen hatte und für den die BvS eine Ausfallbürgschaft übernommen hatte. Im Jahr 1998 forderte die Bank die BvS aufgrund dieser Ausfallbürgschaft zur Zahlung von 4,344 Mio. DEM auf.
70. Mit Schreiben vom 15. Dezember 1999 erklärt Deutschland, dass die Ausfallbürgschaft der BvS für den Kredit der LTS im Jahr 1992 vor der Erstprivatisierung des Unternehmens gewährt wurde und damit unter die Gewährung der Ausfallbürgschaft fiel, also unter das THA-Regime von 1991. Laut Schreiben vom 26. September 1991 (7) beschloss die Kommission, keinen Widerspruch gegen die Gewährung von Bürgschaften für Unternehmen der früheren DDR vor deren Privatisierung zu erheben, da die meisten dieser Unternehmen den Banken keine Sicherheiten bieten konnten und daher ohne derartige Bürgschaften keine Bankkredite erhielten.
71. Deutschland führt an, dass dem Schreiben der Kommission vom 16. Juni 1997 zufolge die Anmeldepflicht entfällt, wenn die Rechte und Pflichten der Parteien strittig sind und eine rechtliche Begutachtung des Sachverhalts wegen der schwachen Rechtsposition der BvS einen solchen Kompromiss nahelegt. Deutschland trägt vor, dass zwischen der BvS und der LTS Uneinigkeit darüber bestand, wer für die Tilgung des Darlehens heranzuziehen sei. Die LTS forderte die BvS auf, ihr zusätzlich zu den 4,344 Mio. DEM, die die BvS bereits an die Bank zurückgezahlt hatte, auch die 2,704 Mio. DEM zu erstatten, die die Bank in Ausübung ihres Pfandrechts von den Konten der LTS einbehalten hatte.
72. Weiter erklärt Deutschland, dass die Prolongation oder der Verzicht auf Rückzahlung einer im Rahmen des THA-Beihilferegimes gewährten Maßnahme (Bürgschaft/Darlehen) in solchen Fällen keine neue Beihilfe darstellt, wenn die Beihilfeintensität zum Zeitpunkt der Gewährung bereits 100 % betrug. Demnach stellt die aktuelle Inanspruchnahme der Bürgschaft keine neue Beihilfe dar.
73. Die Kommission weist darauf hin, dass nach dem Beschluss der Kommission über die Treuhandanstalt, der Deutschland mit Schreiben vom 26. September 1991 mitgeteilt wurde, die Treuhand für die von ihr verwalteten Unternehmen vor deren Privatisierung Bürgschaften gewähren kann. Obwohl diese Maßnahmen als Beihilfe gelten, beschloss die Kommission, dagegen keinen Widerspruch zu erheben, da die meisten dieser Unternehmen ohne die Treuhandbürgschaften keine Darlehen erhalten würden.
74. Wie die Kommission ferner feststellt, hat sie bei der Beurteilung von Beihilfen für die Privatisierung von Unternehmen der früheren DDR die unter ein Treuhandregime fallenden Darlehen bzw. Bürgschaften stets so betrachtet, als seien sie unter der Voraussetzung gewährt worden, dass es sich bei den betreffenden Unternehmen, aufgrund ihres Charakters um Unternehmen in Schwierigkeiten handelt, dass die Rückzahlung des Darlehens ungewiss ist und/oder die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme der Bürgschaft besteht. Somit gilt der gesamte Kreditbetrag/Bürgschaftsbetrag als Beihilfe zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahme.
75. Im vorliegenden Fall fällt die Bürgschaft unter den Kommissionsbeschluss von 1991 zur Treuhandanstalt. Da der gesamte von der Bürgschaft abgedeckte Betrag somit zum Zeitpunkt der Gewährung der Bürgschaft als Beihilfe gilt, wird der 1999 erklärte Verzicht auf die Forderung gegenüber der LTS in Höhe von 4,344 Mio. DEM, die 1998 durch Inanspruchnahme der Bürgschaft entstanden war, nicht als neue Beihilfe an die LTS erachtet, sondern als eine unter das Treuhandregime von 1991 fallende Beihilfe. Folglich werden die 4,344 Mio. DEM als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen, da sie dem Kommissionsbeschluss von 1991 zur Treuhandanstalt entsprechen. Aus diesem Grund werden sie nicht bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe, die im Zusammenhang der Zweitprivatisierung gewährt worden sind, Berücksichtigung finden.
76. Aus den in den Randnummern 60 bis 74 dargelegten Gründen und auf der Grundlage der Informationen, welche der Kommission derzeit vorliegen, werden die Gesamtkosten des angemeldeten Umstrukturierungskonzepts wie folgt angesetzt:

77. Öffentliche Mittel:	
BvS	55,089
Land	23,555
GA-Mittel	15,873
Investitionszulagen	10,582
Gesamt	105,099

(7) Der Beschluss der Kommission über das erste sogenannte Treuhandregime wurde Deutschland mit Schreiben vom 26. September 1991, SG(91) D/17825, mitgeteilt.

Finanzierung durch den Investor:

Investitionen	13,522
Umstrukturierungsmaßnahmen	27,437
Gesamt	40,959
	146,058

78. Die Kommission stellt fest, dass die Gesamtkosten der angemeldeten Umstrukturierung 146,058 Mio. DEM betragen würden. Der Anteil der öffentlichen Finanzierung läge bei 105,099 Mio. DEM, was 72 % der Gesamtkosten entspricht. Der Beitrag des Investors beläuft sich auf 40,959 Mio. DEM bzw. 28 % der Gesamtkosten. Daher hegt die Kommission einige Zweifel daran, dass sich die Beihilfe auf das für die Umstrukturierung notwendige Mindestmaß beschränkt und der Beitrag des Investors als erheblich gelten kann, wie die Leitlinien es vorschreiben.
79. Die Kommission stellt fest, dass sich die geplante Umstrukturierung stark auf Investitionen konzentriert. Von den insgesamt 77,460 Mio. DEM für Umstrukturierungsmaßnahmen würden 52,910 Mio. DEM (69 %) auf Investitionen entfallen. Die Investitionen richten sich hauptsächlich auf den Ersatz veralteter Maschinen, und auch das Layout der Fertigungsstraßen und die dortigen Arbeitsabläufe sollen von Grund auf erneuert werden. Aus der Präsentation des Konzepts durch Vertreter des Unternehmens am 9. Februar 2000 ging hervor, dass von den vorhandenen Anlagen lediglich die Gebäudemauern nicht ersetzt werden. Dies deutet darauf hin, dass die Investition vom Charakter her wohl eher einer Neuinvestition als einer Umstrukturierung entspricht.
80. Da die Investition ihrem Wesen nach eher einer Neuinvestition als einer Umstrukturierung zu entsprechen scheint, hegt die Kommission Zweifel an der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe. Würde man die Investition als Neuinvestition und nicht als Umstrukturierung ansehen, so müsste die Beihilfeintensität des Vorhabens die regionale Höchstgrenze einhalten.
81. Ferner stellt die Kommission zusätzlich zu den bisherigen Ausführungen fest, dass sich aus der noch ausstehenden

endgültigen Entscheidung im Fall C 41/99 betreffend die Lintra Beteiligungsholding GmbH noch einige weitere Forderungen an die LTS-neu ergeben werden können, die der Finanzierung des gegenwärtigen Umstrukturierungsplans zurechnet werden müssten. Die genaue Höhe dieser Forderungen steht momentan noch nicht fest, wird jedoch der endgültigen Entscheidung im Fall C 41/99 Lintra Beteiligungsholding GmbH zu entnehmen sein. Diese zusätzlichen Forderungen sollten bei der Beurteilung der Fähigkeit des Umstrukturierungsplans zur Sicherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens sowie bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe Berücksichtigung finden.

4. Schlussfolgerung

82. Somit hat die Kommission aus den oben dargelegten Gründen Zweifel daran, dass die langfristige Rentabilität des betreffenden Unternehmens durch den Umstrukturierungsplan wiederhergestellt werden kann und dass die Beihilfe im Verhältnis zu den Kosten und Nutzen der Umstrukturierung steht.
83. Aus diesen Gründen fordert die Kommission Deutschland auf, gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags⁽⁸⁾, ihr innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens alle zur Beurteilung der Vereinbarkeit der Beihilfe/Maßnahme sachdienlichen Unterlagen, Angaben und Daten zu übermitteln. Anderenfalls wird die Kommission eine Entscheidung auf der Grundlage der ihr vorliegenden Elemente erlassen. Sie bittet die deutschen Behörden, dem etwaigen Empfänger der Beihilfe unmittelbar eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.
84. Die Kommission erinnert Deutschland an die Sperrwirkung des Artikels 88 Absatz 3 EG-Vertrag und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen von den Empfängern zurückgefordert werden können."

⁽⁸⁾ ABI. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.