

## II

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

## COMMISSIE

## BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 27 juli 1994

betreffende steun aan het Volkswagen-concern voor investeringen in de nieuwe Duitse deelstaten

*(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)*

*(Voor de EER relevante tekst)*

(94/1068/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),

Overwegende dat de belanghebbenden, overeenkomstig genoemde artikelen, in de gelegenheid zijn gesteld hun opmerkingen te maken <sup>(1)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

## I

De Commissie stelde Duitsland bij schrijven van 14 januari 1992 in kennis van haar besluit van 18 december 1991 om de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden ten aanzien van het voornemen aan Duitse zijde om steun aan het Volkswagen-concern te verlenen voor investeringen in de nieuwe deelstaten.

Bij het inleiden van de procedure verklaarde de Commissie de verenigbaarheid van de steunmaatregelen om de volgende redenen sterk te betwijfelen:

- de steunmaatregelen waren niet naar behoren, volgens de procedure van artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag, bij de Commissie aangemeld en het was nog niet te overzien welk bedrag daarmee zou zijn gemoeid;

<sup>(1)</sup> PB Nr. C 68 van 17. 3. 1992, blz. 14, waarin de belanghebbenden één maand wordt gegeven om hun opmerkingen te maken.

— de vermoedelijk hoge steunintensiteit voor een plan dat een aanzienlijke capaciteitsuitbreiding op de Europese automarkt meebrengt, zou tot concurrentievervalsing kunnen leiden;

— er was niet overtuigend aangetoond dat een betrekkelijk hoge intensiteit van de regionale steun, het verlenen van indirecte investeringssteun en tijdelijke bedrijfssteun door de Treuhandanstalt (THA) in verhouding staan tot de structurele en economische problemen in de nieuwe deelstaten; de totale steunintensiteit zou namelijk onevenredig hoog kunnen uitvallen en onverenigbaar kunnen zijn met de criteria van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobiellindustrie.

## II

Bij schrijven van, respectievelijk, 19 september 1990, 14 december 1990 en 14 maart 1991 verzocht de Commissie, overeenkomstig de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobiellindustrie, om aanmelding van alle steunmaatregelen voor de nieuwe investeringen van Volkswagen AG in de nieuwe Duitse deelstaten en wees zij erop dat dergelijke steun niet zonder voorafgaande aanmelding bij en goedkeuring van de Commissie mag worden verleend.

Duitsland verklaarde bij schrijven van 29 mei 1991 dat de communautaire kaderregeling van 1 januari 1991 tot en met 31 maart 1991 niet van toepassing was op de nieuwe Duitse deelstaten, omdat de geldigheidsduur ervan eind 1990 was verstreken. De verlenging van die regeling door de Commissie in december 1990 kon eerst na een formele instemming van de Duitse regering of na een formele beschikking van de Commissie ter zake, overeenkomstig artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag bindend worden. Aangezien de onderhavige regionale steunmaat-

regelen vóór 31 maart 1991 waren goedgekeurd, zou de Commissie deze slechts aan de goedgekeurde regionale steunregelingen voor de nieuwe deelstaten hebben kunnen toetsen <sup>(1)</sup>.

De Commissie kon om de volgende redenen het Duitse juridische standpunt niet aanvaarden:

- Beschikking 90/381/EEG van de Commissie van 21 februari 1990 betreffende de op de automobielsector toepasselijke Duitse steunregelingen, die door Duitsland niet werd aangevochten, was niet aan een bepaalde termijn gebonden, zodat de verlenging van de kaderregeling door de Commissie in december 1990 op de aanmeldingsverplichtingen niet van invloed was <sup>(2)</sup>;
- Duitsland heeft de verlenging van de kaderregeling niet aangevochten noch op enigerlei wijze daarop gereageerd, zodat de Commissie met recht mocht aannemen dat Duitsland de bepalingen ervan zou nakomen;
- bij de goedkeuring van de uitbreiding van de bestaande regionale steunregelingen (SG(91) D/12002 van 9 januari 1991) bepaalde de Commissie dat de communautaire kaderregelingen moesten worden nageleefd. Bijgevolg geldt het negentiende kaderprogramma van de „Gemeinschaftsaufgabe” (de gemeenschappelijke taak) van de Bond en de deelstaten (in juli 1991 door de Duitse Regering gepubliceerd en goedgekeurd bij schrijven (SG(90) D/27707 van 2 oktober 1991) ook bij steunverlening in de nieuwe deelstaten. Ook voor die deelstaten gold er dus een plicht tot voorafgaande melding van steun aan de automobieliindustrie.

De Commissie beschouwde deze gevallen dan ook als niet-aangemelde steungevallen, omdat de steun door de Duitse autoriteiten werd toegekend nog vóór de Commissie haar goedkeuring had kunnen geven <sup>(3)</sup>.

Het besluit om de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden was gebaseerd op een eerste grondige analyse van het Duitse schrijven van, respectievelijk, 16 september en 10 december 1991 en op verscheidene bilaterale bijeenkomsten tussen de Duitse autoriteiten en vertegenwoordigers van de Commissie.

Bij schrijven van 14 januari 1992 verzocht de Commissie Duitsland niet alleen haar binnen één maand opmerkingen te doen toekomen over het besluit de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van de zaak-Volkswagen in te leiden, maar tevens haar binnen tien werkdagen te bevestigen dat alle steunbetalingen aan Volkswagen voor zijn investeringen in Mosel, Chemnitz en Eisenach worden opgeschort. Indien de Commissie deze bevestiging niet tijdig zou ontvangen, behield zij zich

het recht voor, bij voorlopig besluit opdracht tot opschorting van de betaling van alle staatssteun te geven (zie het schrijven van de Commissie van 4 maart 1992 aan de Lid-Statens).

### III

Bij schrijven van 29 januari 1992 verklaarde Duitsland bereid te zijn alle verdere steunbetalingen op te schorten totdat de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag zou zijn afgesloten. Bij schrijven van 31 maart 1992 gaf Duitsland commentaar op de brief van de Commissie van 14 januari 1992.

Bij schrijven van 24 april 1992 verzocht de Commissie aan Duitsland, de THA en Volkswagen nadere gegevens te verstrekken om haar onderzoek van de zaak te kunnen afsluiten.

Deze vragen, die tijdens een bilaterale bijeenkomst op 28 april 1992 werden toegelicht en gemotiveerd, werden bij schrijven van de Commissie van, respectievelijk, 14 mei, 5 juni, 21 augustus en 17 november 1992 opnieuw gesteld; de Duitse autoriteiten beantwoordden deze vragen keer op keer bij schrijven van 20 mei, 3 juni, 12 juni, 20 juli, 29 juli, 8 september, 25 september, 2 oktober, 16 oktober, 21 oktober, 4 november en 25 november 1992. Volkswagen vulde deze gegevens aan met aan de Commissie gerichte brieven van 15 juni en 30 oktober 1992 en van 12 januari en 20 januari 1993. De antwoorden werden besproken tijdens bijeenkomsten van de bevoegde diensten van de Commissie met de Duitse autoriteiten en met Volkswagen, die op 16 juni, 9 september, 16 oktober, 3 december 1992 en op 8 januari en 11 januari 1993 plaatsvonden.

Toen de Commissie begin januari 1993 haar onderzoek van de zaak had voltooid en gereed was om een definitieve beschikking te geven, deelde Volkswagen de Commissie op informele wijze mede dat het concern bezig was zijn investeringsplannen in de nieuwe deelstaten te herzien en stelde de Commissie voor haar beslissing uit te stellen totdat Volkswagen de herziening van de plannen had voltooid. De Duitse autoriteiten sloten zich daarbij aan.

Op 13 januari 1993 besloot Volkswagen een groot deel van de geplande investeringen voor drie jaar uit te stellen. Aangezien de wijziging van het tijdschema van het project verandering meebracht in een aantal essentiële parameters die de Commissie bij haar evaluatie van de verenigbaarheid van de beoogde steunmaatregelen met de communautaire kaderregeling voor de sector had gehanteerd, stemde de Commissie ermee in haar beoordeling met het oog op de wijzigingen in de investeringsplannen van Volkswagen nog eenmaal te herzien.

Nadere gegevens over de gewijzigde plannen werden tijdens een bilaterale bespreking op 5 mei 1993 aan de Commissie verstrekt. Schriftelijke informatie over de nieuwe investeringsplannen werd door de Duitse autoriteiten bij schrijven van 6 juni 1993 verstrekt; deze werd door Volkswagen aangevuld bij schrijven van 24 juni en van 6 juli 1993 en in een faxbericht van 10 november 1993. De nieuwe gegevens werden verder bilateraal besproken tijdens bijeenkomsten op 18 mei, 10 juni, 2 juli en 22 juli 1993. Bij schrijven van 15 februari 1994

<sup>(1)</sup> De meningen lopen gelijk wat betreft de toepasselijkheid van communautaire kaderregeling na 31 maart 1991, aangezien de Commissie voor haar goedkeuring van de toepassing van de regionale steunregeling op de nieuwe deelstaten als voorwaarde de naleving van de verschillende, in de Gemeenschap geldende kaderregelingen had gesteld.

<sup>(2)</sup> PB nr. L 188 van 20. 7. 1990, blz. 55; zie artikel 1 van de beschikking.

<sup>(3)</sup> Het steunvoornemen ten aanzien van het Volkswagen-concern was op 2 juli 1991 als niet-aangemelde steun onder NN 75/91, NN 78/91 en NN 79/91 ingeschreven.

en in een faxbericht van 25 februari 1994 zond de Duitse Regering nieuwe gegevens over de capaciteitsplannen van het Volkswagen-concern.

Tijdens een fabrieksbezoek, begin april 1994, werd nieuwe informatie over de projecten vergaard die in de analyse moest worden verwerkt, omdat daaruit bleek dat er wijzigingen in de plannen waren aangebracht. Deze informatie werd besproken tijdens bilaterale bijeenkomsten op 11 mei en op 2, 7 en 24 juni 1994 en werd aangevuld met verdere schriftelijke informatie die tijdens deze besprekingen werd verstrekt en die op 10 mei, 30 juni, 4 en 12 juli 1994 door Volkswagen en door de Duitse autoriteiten werd gezonden. Daarnaast zonden de Duitse autoriteiten bij schrijven van 24 mei 1994 een nieuwe versie van de steunovereenkomsten voor de projecten aan Volkswagen.

In de brieven en bij de besprekingen kwamen de volgende onderwerpen aan de orde:

- de nadere bijzonderheden van de investeringsplannen van Volkswagen voor de nieuwe deelstaten en de wijze waarop deze bij de bestaande automobielproduktie aansluiten,
- de precieze bedragen van de geplande en de reeds betaalde staatssteun voor Volkswagen en de gemeenschappelijke onderneming (Mosel I),
- de verplichtingen van de THA tegenover Volkswagen en de gemeenschappelijke onderneming,
- een analyse van capaciteit, produktie, kosten- en prijsstructuur en rendement van Mosel I,
- evaluatie en berekening van de aankooprijzen voor de fabrieken die in handen van de THA zijn (Mosel I, Motorenwerke Chemnitz (MWC of Chemnitz I) en Eisenach) en die door Volkswagen zijn of zullen worden overgenomen,
- capaciteits-, produktie- en kostenprognoses voor de nieuwe fabrieken (Mosel II en Chemnitz II), ontwikkeling van de jaarcapaciteit van het Volkswagen-concern tot 1997/1998,
- analyse van de voorgestelde uitgaven om na te gaan in hoeverre zij in aanmerking komen voor steun overeenkomstig de door de Commissie bij de tenuitvoerlegging van de communautaire kaderregeling voor staatssteun aan de automobiellindustrie gehanteerde criteria,
- gedetailleerde analyse van de meerkosten van de nieuwe fabrieken in Mosel en Chemnitz in vergelijking met gelijkwaardige fabrieken in een centrale, niet-gesteunde regio in de Gemeenschap die door Volkswagen als „vergelijkingsfabriek” wordt aangeduid,
- mogelijke ongunstige gevolgen van de voorgenomen steunmaatregelen voor de sector als geheel, met name met het oog op de ontwikkeling van de capaciteit in de betrokken sector.

Op 16 juni 1993 hechtte de Commissie haar goedkeuring aan reddingssteun in de vorm van een garantie van de THA voor een banklening aan de Sächsische Automobilbau GmbH (SAB of Mosel I); het betrof hier een tijdelijke financiering van Mosel I ten belope van 150 miljoen DM totdat door de Commissie een definitieve beschikking zou

worden gegeven<sup>(1)</sup>. Dit was noodzakelijk geworden omdat het bedrijf te kampen had met een liquiditeitstekort na de opschorting van de betaling van de steunbedragen met inbegrip van die van de compensatie van de verliezen door de THA.

#### IV

Ten aanzien van de gemeenschappelijke onderneming Sächsische Automobilbau GmbH (Mosel I) werd door de Duitse Regering en Volkswagen aangevoerd dat:

- Mosel I in december 1990 door de THA en Volkswagen in het leven was geroepen in het kader van de herstructurering van de voormalige VEB Sachsenring, de producent van de Trabant die in 1990 door de THA was overgenomen. De gemeenschappelijke onderneming was het minst kostbare en uit sociaal oogpunt meest acceptabele alternatief voor herstructurering. Mosel I en de parallel daaraan lopende inspanningen voor de herstructurering van de oude fabrieken in Zwickau waren eveneens een noodzakelijke tijdelijke oplossing voor de geplande nieuwe fabriek Mosel II, omdat op deze wijze een bestand van geschoolde arbeidskrachten kon worden gecreëerd;
- de gemeenschappelijke onderneming had de bestaande automobielfabriek in Mosel, met inbegrip van een lakstraat, van VEB Sachsenring met ingang van 1 juli 1991 overgenomen tegen een door onafhankelijke accountants op basis van de vervangingswaarde van de activa vastgestelde prijs;
- in Mosel I zijn aanvankelijk Polo-modellen gemonteerd en er worden thans voor eigen rekening Golf-modellen geproduceerd. Tot eind 1992 werden alle onderdelen in „completely-knocked-down” (CKD)-vorm door Volkswagen geleverd tegen prijzen die overeenkwamen met de normale prijzen die intern in het Volkswagen-concern worden toegepast. De geheel gemonteerde auto's werden vervolgens tegen een prijs die overeenkwam met de eindverbruikersprijs, verminderd met de verkoop- en distributiekosten, aan Volkswagen teruggekocht. Deze praktijk werd bij alle montagefabrieken binnen het Volkswagen-concern toegepast. De kosten van de door Volkswagen geleverde inputs waren door middel van een „prijscorridor” ook verbonden aan de ontwikkeling van de eindverbruikersprijs om ervoor te zorgen dat de in Mosel I toegevoegde waarde gelijk bleef, zelfs indien de eindverbruikersprijzen zouden dalen. Deze regeling leverde Volkswagen derhalve geen enkel voordeel op tegenover montage in een andere fabriek;
- bij de verplichting voor THA om de verliezen van Mosel I tot een bedrag van 430 miljoen DM te dekken ging het niet om staatssteun aan Volkswagen. De voortdurende verliezen werden veroorzaakt door het feit dat CKD-produktie over het algemeen oneconomisch is in vergelijking met de produktie van volledige („fully built up” — FBU) auto's; de montage had in andere Volkswagen-fabrieken efficiënter kunnen gebeuren. Verdere verliezen werden veroorzaakt door de omschakeling naar het nieuwe Golf A3-model in augustus 1992. Volkswagen deelde in de verliezen in verhouding tot zijn 12,5%-deelneming in het aandelenkapitaal. Bovendien was de dekking van de verliezen

<sup>(1)</sup> Steunmaatregel N 313/93, zie PB nr. C 214 van 7. 8. 1993, blz. 9.

zen door de THA beperkt tot 430 miljoen DM, hetgeen minder was dan 65%, van de totale door Mosel I tot einde 1993 geleden verliezen, die 673,5 miljoen DM beliepen;

- aangezien de Commissie met het inleiden van de procedure de opschorting van alle steunbetalingen aan Mosel I had bevolen, kon ook de verliescompensatie door de THA die overeenkomstig de oprichtingsovereenkomst ieder kwartaal zou worden betaald, niet plaatsvinden. Daarom betoogde Volkswagen dat SAB de THA rente over deze achterstallige bedragen zou kunnen aanrekenen, die Volkswagen op 20,5 miljoen DM becijfert. Dit zou een gangbare handelspraktijk en geen staatssteun zijn;
- de prijs waarvoor Volkswagen het resterende belang van 87,5% in Mosel I per 1 januari 1993 van de THA overneemt, staat gelijk aan 87,5% van de vervangingswaarde van de netto-activa, doch minstens 150 miljoen DM. Er is dan ook geen reden ervan uit te gaan dat in de prijs een steunelement vervat zou zijn. Bij de taxatie werd een verkoopprijs van 180 miljoen DM vastgesteld, waarbij nog eens 70 miljoen DM komt als contante waarde van de geaccumuleerde fiscaal compensabele verliezen.

Ten aanzien van Motorenwerke Chemnitz GmbH (de voormalige VEB Barkas, of Chemnitz I) hanteerden Duitsland en Volkswagen de volgende argumenten:

- VEB Barkas had een bedrijf voor de productie van 1,1- en 1,3-liter viertaktautomotoren op basis van VW-techniek gebouwd. Na de Duitse monetaire eenmaking bleef Volkswagen de enige afnemer van deze automotoren. Volkswagen betaalde aan Barkas — dat later de nieuwe naam Motorenwerke Chemnitz GmbH (MWC) kreeg — dezelfde prijs als de intracooncernprijzen die werden gehanteerd voor automotoren die in de Volkswagenfabriek in Salzgitter werden gebouwd. De verliezen die tot de overname door het Volkswagen-concern in januari 1992 aanhielden, vloeiden niet voort uit verrekeningsprijzen, maar waren te wijten aan de inefficiëntie en de te geringe capaciteitsbezetting van de oude fabriek. De overname van deze verliezen door de THA was daarom geen indirecte staatssteun aan Volkswagen;
- de prijs van 68 miljoen DM waarvoor Volkswagen MCW heeft overgenomen, was de hoogste van twee taxaties door onafhankelijke deskundigen, waarvan de ene op de waarde van de activa en de andere op de rendementsprognoses was gebaseerd. De prijs was derhalve een eerlijke marktprijs en bevatte geen steun-elementen;
- voor de bouw van een moderne automotorenfabriek op het terrein was schoonmaking en sanering ervan vereist, waartoe de THA tot een bedrag van 155 miljoen DM zou bijdragen. Aangezien dit noodzakelijk was om de vestiging economisch solide te maken, waren de betalingen door de THA geen staatssteun. De Commissie erkent dat uitgaven voor de sanering van het terrein geen staatssteun zijn <sup>(1)</sup>.

Wat de productie van cilinderkoppen in Eisenach betreft, werd door de Duitse Regering en Volkswagen betoogd dat de koopprijs van 53,8 miljoen DM voor de fabriek

een eerlijke marktprijs was, die op twee onafhankelijke prijsramingen waartoe afzonderlijk door Volkswagen en de THA opdracht was gegeven, was gebaseerd en derhalve geen steunelementen bevatte.

Bij het inleiden van de procedure had de Commissie de investeringsplannen van Volkswagen in Sachsen als één geheel beschouwd en zij wenste daarom over alle steun-elementen te zamen een beslissing nemen. Ook na zijn besluit in 1993 om de investeringen in de nieuwe fabrieken uit te stellen, voerde Volkswagen aanvankelijk aan dat dit voor de produktietechniek, het gebruik van de factor arbeid en andere belangrijke variabelen geen gevolgen had. Dit jaar werd echter tijdens een fabrieksbezoek en aan de hand van deskundigenadvies, duidelijk dat dit standpunt niet langer kon worden gehandhaafd. Volkswagen gaf bovendien tegenover de Commissie toe dat de vroegere plannen voor de projecten inmiddels achterhaald zijn en dat aan nieuwe plannen wordt gewerkt. De nieuwe plannen voor de nieuwe automobiel- en motorfabrieken Mosel II en Chemitz II zijn nauw verbonden met de ontwikkeling van de Golf A4 die op hetzelfde tijdstip in productie zal gaan als waarop Mosel II operationeel wordt, namelijk in 1997. De definitieve versie van de nieuwe plannen zal eerst eind 1994 beschikbaar zijn. Voor zover thans bekend, zullen deze nieuwe plannen fundamentele wijzigingen in technologie en produktie-structuur inhouden. Het is dus duidelijk dat het verband dat aanvankelijk bestond tussen de investeringen in de oude THA-fabrieken en de plannen voor nieuwe fabrieken in het vrije veld, thans niet meer bestaat. Daarom heeft de Commissie besloten zich vooreerst bij de onderhavige beschikking te beperken tot de herstructureringssteun voor de bestaande fabrieken — waarover zij zich op basis van de beschikbare gegevens een duidelijke mening kan vormen — en over de steun voor de nieuwbouwprojecten eerst een besluit te nemen wanneer Volkswagen en Duitsland definitieve investerings- en staatssteunplannen kunnen voorleggen. Deze beschikking heeft derhalve alleen betrekking op de steunvoornemens ten aanzien van Mosel I, Chemnitz I en Eisenach.

Ten aanzien van de verenigbaarheid van de voorgenomen staatssteun voerde Duitsland voorts aan:

i) Artikel 92, lid 2, onder c)

Dit moet de rechtsgrondslag zijn voor de beoordeling van de verenigbaarheid van de steunmaatregelen. Ondanks het feit dat Duitsland sinds 3 oktober 1990 herenigd is, heeft de economie van de nieuwe deelstaten nog steeds te lijden van de gevolgen van de deling van Duitsland. De Commissie moet daarom nagaan of deze economische gevolgen zo nadelig zijn dat staatssteun nog steeds gerechtvaardigd is. Zo ja, dan zijn alle andere beoordelingscriteria, met name die van de communautaire kaderregeling voor de automobielindustrie, met inbegrip van overwegingen ten aanzien van de situatie in die sector en het mogelijke risico van overcapaciteit, in deze gevallen niet van toepassing.

ii) Artikel 92, lid 3, onder a)

Met betrekking tot het toegestane steunniveau beweren de Duitse autoriteiten dat de nieuwe deelstaten thans, wanneer men de meest recente statistische gegevens in aanmerking neemt, als minst ontwikkelde gebieden moeten worden aangemerkt. Zij ver-

<sup>(1)</sup> Zie brief SG (91) D/17825 van 26. 9. 1991.

wijzen hierbij naar het tweede pakket-Delors waarin wordt voorgesteld deze gebieden als gebieden van doelstelling 1 in aanmerking te nemen, waardoor zij regionale steun ten belope van maximal 75 % netto-subsidie-equivalent kunnen ontvangen.

iii) Artikel 92, lid 3, onder b)

Duitsland ziet dit als een verdere rechtsgrondslag voor het verlenen van steun in deze gevallen. Naar zijn mening vormen de problemen van integratie en herstructurering van de vroegere planeconomie in een markteconomie een ernstige verstoring van de Duitse economie.

iv) Niet-toepasselijkheid van de communautaire kaderregeling automobiellindustrie in de periode van 1 januari 1991 tot en met 31 maart 1991.

De Duitse autoriteiten wijzen er met klem op dat de kaderregeling op een in juridisch opzicht onjuiste wijze is verlengd en gewijzigd (waarbij ook West-Berlijn daarin werd opgenomen), waardoor zij het schrijven van de Commissie van 31 december 1990 (verlenging) als een niet-verbindende aanbeveling overeenkomstig artikel 93, lid 1, van het EG-Verdrag konden beschouwen. Zij zijn daarom van mening dat de communautaire kaderregeling vanaf 1 januari 1991 voor hen niet meer bindend was. Zij stemmen ermee in dat de kaderregeling met ingang van 1 april 1991 opnieuw bindend was, aangezien de Commissie in haar schrijven van 11 april 1991 over regionale steun voor de nieuwe deelstaten bepaalde dat de goedgekeurde kaderregelingen moeten worden nageleefd. De Commissie was begin 1991 mondeling van dit standpunt op de hoogte gebracht en had daarom, overeenkomstig artikel 5 van het EG-Verdrag, niet door het inleiden van deze procedure bezwaar tegen deze steunmaatregelen moeten maken.

V

De enige opmerkingen die de Commissie van andere Lid-Staten ontving na de bekendmaking in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen van het besluit de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden, kwamen van Frankrijk in een nota van 7 januari 1993 waarin erop werd gewezen dat, gelet op de extra-capaciteit die door de investeringen van Volkswagen en andere gesteunde projecten in de nieuwe deelstaten wordt gecreëerd, nauwellettend de behandeling van deze zaak door de Commissie zal worden gevolgd. Voorts verklaarde de Franse Regering nadrukkelijk dat:

- de nieuwe Duitse deelstaten niet op grond van artikel 92, lid 2, onder c), van de gemeenschappelijke discipline met betrekking tot staatssteun behoeven te worden vrijgesteld;
- de goedkeuring van staatssteun door de Commissie gebaseerd zou moeten zijn op een gedetailleerde analyse van de door structurele nadelen veroorzaakte extra kosten in de nieuwe deelstaten en van de door de THA verleende indirecte steun.

Duitsland beantwoordde de Franse opmerkingen in een faxbericht aan de Commissie van 15 oktober 1993 waarin nogmaals het Duitse standpunt over de toepasselijkheid van artikel 92, lid 2, onder c), en artikel 92, lid 3, onder a), werd uiteengezet.

VI

Zoals bij het inleiden van de procedure van artikel 93, lid 2, is toegelicht, komen de investeringsplannen van Volkswagen in de nieuwe deelstaten voort uit het besluit van het concern aan de nieuwe vraag naar auto's in Oost-Duitsland en Oost-Europa na de politieke en economische veranderingen met produktie in die regio zelf te voldoen.

De investeringsplannen worden stapsgewijs verwezenlijkt. De eerste stap was het opzetten van een gemeenschappelijke onderneming met de THA in 1990, de Sächsische Automobilbau GmbH (SAB), waarin Volkswagen een belang van 12,5 % had, maar wel de bedrijfsleiding op zich nam. De gemeenschappelijke onderneming begon in mei 1990 in de vroegere Trabantfabriek Mosel (Mosel I) op kleine schaal met assemblage van Volkswagen Polo's (SKD), en in 1991 ook van Volkswagen Golf (CKD). Een tweede fase, die aanvankelijk voor 1994 was gepland, omvat de bouw van een naast dit bedrijf gelegen nieuwe fabriek in Mosel (Mosel II) onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van Volkswagen Sachsen (VWS), een 100%-dochter van Volkswagen die in 1990 was opgericht. VWS nam medio 1991 voorts van Automobilwerken Eisenach de cilinderkopproduktie in Eisenach over, waarvoor tot eind 1996 een modern gebouw in Eisenach-West wordt gehuurd. Op 1 januari 1992 nam VWS van de THA Motorenwerke Chemnitz GmbH, eigenaar van een bestaande automotorenfabriek (Chemnitz I), over. Daar zal in de tweede fase een nieuwe automotorenfabriek (Chemnitz II) worden gebouwd die ook aanvankelijk voor 1994 was gepland.

Tijdens de procedure van artikel 93, lid 2, werd van Duitsland de volgende informatie ontvangen:

1. Sedert de procedure is ingeleid, is het tijdschema voor het gehele investeringsplan sterk gewijzigd. Op 13 januari 1993 besloot Volkswagen een groot deel van de investeringen in nieuwe fabrieken uit te stellen. Hierdoor zal de nieuwe autofabriek Mosel II, die aanvankelijk in 1994 in bedrijf zou worden genomen, eerst in 1997 volledig operationeel zijn. In de nieuwe automotorenfabriek Chemnitz II, die aanvankelijk ook voor 1994 was gepland, zal nu eerst in 1996 de produktie van start gaan.
2. Mosel I bestaat hoofdzakelijk uit een lakstraat en een montageband waar volgens Volkswagen per jaar 92 000 auto's (400 per dag) kunnen worden geproduceerd; op dit ogenblik wordt Mosel I voor de produktie van de Golf gebruikt. De carrosserieën komen uit de carrosseriefabriek Mosel II, die reeds operationeel is met kleine aantallen aflevert zoals Mosel I. Andere „inputs” (in totaal 25 %) komen van leveranciers uit de omgeving; het is de bedoeling dit aandeel in de komende jaren geleidelijk te verhogen. Het resterende materiaal wordt door andere Volkswagenfabrieken in West-Duitsland geleverd. Aanvankelijk zou de produktie in Mosel I eind 1993 worden gestaakt; maar, aangezien Mosel II later dan gepland operationeel wordt, zal de fabriek tot 1997 in bedrijf blijven, wanneer de nieuwe fabriek volledig operationeel wordt. Volkswagen heeft momenteel geen specifieke plannen wat Mosel I na die

datum betreft. In deze fabriek werken thans 1 900 personen. De investeringen in Mosel I tot 1997 zullen in totaal 519,3 miljoen DM bedragen, waarvan 492,2 miljoen DM door de Duitse autoriteiten worden beschouwd als in aanmerking komend voor investeringssteun. Hieronder is een bedrag van 232,9 miljoen DM dat door SAB aan Sachsenring Zwickau (SAZ) voor de fabriek is betaald.

3. Ten tijde van de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming tussen Volkswagen en de THA rekende men de verliezen bij Mosel I tot 1993 rond 529,1 miljoen DM. De THA verklaarde zich bereid 87,5 % van de verliezen te dekken, tot een plafond van 430 miljoen DM. Tot eind 1992 waren de geleden verliezen tot 415 miljoen DM en eind 1993 tot 673,5 miljoen opgelopen. Bij deze toename van de verliezen bleef het plafond van 430 miljoen DM voor dekking van verliezen door de THA ongewijzigd. De THA had tot de opschorting van de betalingen in januari 1992 145,7 miljoen DM betaald ter dekking van verliezen (140,4 miljoen DM in baar geld plus 5,2 miljoen DM als vooruitbetaling op te vorderen rente).
4. De Mosel I-fabriek was voor 232,9 miljoen DM van Sachsenring Zwickau gekocht. De prijs was bepaald na een taxatie door de accountants van Volkswagen op basis van een door de controleurs van THA ontwikkelde methode. In de prijs is een bedrag van 67,8 miljoen DM voor de voltooiing van de lakstraat begrepen. SAZ leverde in 1991 en 1992 carrosserieën voor Golf A2-modellen voor rekening van SAB, maar heeft over deze productie geen verliezen geleden, aangezien het bedrijf op basis van toegevoegde waarde werd betaald.
5. De oude MCW-fabriek wordt gebruikt voor de productie van de „Rumpfmotor” (draaiend gedeelte van de motor) EA 111 (1,05/1,3 l) voor de Polo. De fabriek heeft een jaarcapaciteit van ongeveer 280 000 stuks en telt ongeveer 540 werknemers. De productie van de oude EA 111 motoren is in juni 1994 gestaakt. Hierna zal de fabriek, totdat de productie in Chemnitz II in 1996 van start gaat, worden gebruikt voor de vervaardiging van een nieuwe versie van de EA 111 1,05 l-„Rumpfmotor”. Om de werkgelegenheid in Chemnitz te waarborgen is Volkswagen bovendien begin 1993 gebruik gaan maken van de bestaande installatie voor afstelling en beproeving voor 1,3- en 1,6 l-motoren voor de Mosel I-fabriek.
6. Chemnitz I werd per 1 januari 1992 voor 68 miljoen DM door Volkswagen van de THA gekocht. De prijs is gebaseerd op de slotbalans van het bedrijf eind 1991, die een hogere waarde opbracht dan een onafhankelijke waardering van de „cash flow”, welke 65 miljoen DM opleverde. Laatstgenoemde raming steunde op de veronderstelling dat de productie van automotoren slechts tot eind 1994 loopt. Duitsland bevestigde dat de THA hier 155 miljoen DM voor investeringen, het schoonmaken en de sanering van het terrein (onder firma Barkas und Motorenwerke Chemnitz) heeft uitgetrokken respectievelijk uitgegeven tot aan de verkoop ervan aan Volkswagen. Hiervan waren 83,7 miljoen DM uitdrukkelijk bestemd voor de sanering van het terrein. Een bedrag van 25,7 miljoen DM van de totale investering werd eerst na de verkoop in 1992 en 1993 geïnvesteerd. Dit bedrag komt in aanmerking voor investeringssteun in de vorm van rechtstreekse investeringssteun (Investitionszulage): 5,8 miljoen DM rechtstreekse investeringsubsidies en 2,0 miljoen DM fiscale investeringspremies, die door Volkswagen aan THA zullen worden terugbetaald. De THA heeft tevens verliezen bij Barkas und Motorenwerke Chemnitz gedekt tot het tijdstip van de verkoop hiervan, die toen respectievelijk 59 miljoen DM en 18 miljoen DM bedroegen.
7. De naar vergelijking moderne cilinderkopproductie-installatie in Eisenach is voor 53,8 miljoen DM aan Volkswagen verkocht. De verkoopprijs is gebaseerd op een onafhankelijke taxatie waarop 5 miljoen DM in mindering is gebracht met het oog op de sociale kosten die voortvloeien uit de geplande sluiting van de fabriek eind 1996. THA had voor de verkoop 6 miljoen DM uitgegeven voor de afbraak van ongebruikte installaties, waardoor de netto verkoopprijs op 47,8 miljoen DM kwam te liggen. De totale investeringen van Volkswagen in het project bedroegen 72 miljoen DM, waarvan een bedrag van 30 miljoen DM naar de mening van de Duitse autoriteiten voor steun in aanmerking komt.
8. De autofabriek Mosel II zal in 1997 zijn voltooid en volledig operationeel zijn. De fabriek bestaat uit een perserij, die overeenkomstig de aanvankelijke plannen in 1994 werd voltooid (en die dan aan Mosel I levert); een carrosserie-afdeling die reeds kleine aantallen produceert en in 1997 op volle capaciteit zal werken. De fabriek zal worden gebruikt voor de productie van Volkswagen Golfs van de volgende modelgeneratie. De nieuwe fabriek Chemnitz II zal in 1996 operationeel worden en een nieuwe EA 111 (1,4/1,6 l)-automotor en vanaf 1997 een motor van de volgende generatie bouwen. Definitieve plannen betreffende het investeringsvolume, de capaciteits- en tewerkstellingscijfers voor deze fabrieken zullen later dit jaar beschikbaar zijn.
9. Voor Mosel I hebben de Duitse autoriteiten herstructureringssteun in het kader van de regionale steunregeling voorgesteld van maximaal 141,6 miljoen DM, namelijk rechtstreekse investeringssubsidies ten belope van 113,2 miljoen DM en fiscale investeringspremies van 28,4 miljoen DM. Bovendien heeft de THA zich bereid verklaard 87,5 % van de verliezen tussen 1991 en 1993 tot maximaal 430 miljoen DM te dekken. Voor Eisenach hebben de Duitse autoriteiten regionale steun voorgesteld in de vorm van rechtstreekse investeringssubsidies, fiscale investeringspremies en versnelde afschrijving tot maximaal 10,55 miljoen DM.
10. De voormalige Trabant-fabrieken in Mosel en Zwickau, waarvoor Mosel I in de plaats is gekomen, hadden een jaarlijkse montagecapaciteit van 200 000 auto's per jaar. De oude automotorenfabriek Chemnitz had een jaarcapaciteit van 280 000 stuks, voordat Volkswagen daar zijn investeringen deed.
11. Als resultaat van de inspanningen van Volkswagen om een basis van toeleveranciers in de onmiddellijke omgeving op te bouwen, waren er eind vorig jaar (1993) al 87 nieuwe bedrijven in de nieuwe deelstaten die onderdelen aan de fabrieken in Mosel en Chemnitz leveren. Volkswagen is voornemens in de komende jaren het aantal plaatselijke toeleveranciers uit te breiden.

## VII

Toen de Commissie de procedure overkomstig artikel 93, lid 2, inleidde, stonden bij de voorgestelde Duitse herstructureringsmaatregelen de volgende vraagstukken centraal:

- de Commissie wilde duidelijkheid over de vraag of de afspraken tussen de THA en Volkswagen met betrekking tot het project, en met name ten aanzien van de compensatie van de verliezen van Mosel I en de prijs die de THA voor de fabrieken in Mosel I, Chemnitz en Eisenach heeft ontvangen, elementen van staatssteun bevatten. De informatie die tot dusverre door de Duitse autoriteiten hierover was verstrekt, volstond niet om de eventuele steunelementen in de overeenkomsten tussen de THA en Volkswagen te kwantificeren;
- voorts moest worden nagegaan of de herstructureeringssteun die door de Duitse Regering en de THA aan deze fabrieken is verleend, aan de vereisten voor dit soort steun voldoet en of zij met name in verhouding stond tot de herstructureringsinspanning.

Aan de hand van de gegevens die in de loop van de procedure door de Duitse autoriteiten en Volkswagen werden verstrekt, kon de Commissie een duidelijker beeld van alle steunelementen en van de hoogte van de steunbedragen krijgen.

De toezegging door THA dat het 87,5% van de geleden verliezen van Mosel I tussen 1991 en 1993 zou dekken, doch maximaal ten belope van 430 miljoen DM, is naar de mening van de Commissie niet het normale gedrag van een particuliere investeerder die aan een gemeenschappelijke onderneming deelneemt. Dit vloeit voort uit het feit dat, hoewel de THA een belang van 87,5% in Mosel I heeft, de onderneming echter per 1 januari 1993 door Volkswagen zou worden overgenomen voor een prijs die op de waarde van de activa of op het potentiële rendement van de onderneming was gebaseerd. De THA was er derhalve niet toe in staat de geleden verliezen van de gemeenschappelijke onderneming, die het tot dan toe had gedekt, opnieuw te compenseren. Gelet op het feit dat de verliezen van Mosel I tot 1993 in totaal 673,5 miljoen DM bedroegen (waarvan 415 miljoen DM tot eind 1992), beschouwt de Commissie het bedrag van 430 miljoen DM volledig als staatssteun. Ten aanzien van het argument van Volkswagen en SAB dat de THA 20,5 miljoen DM moet betalen aan rente over achterstallige compensatiebetalingen voor geleden verliezen bij SAB, mag men niet uit het oog verliezen dat ieder steunvoornemen a priori door de Commissie moet worden onderzocht en dat op steun eerst aanspraak kan worden gemaakt nadat de Commissie deze heeft goedgekeurd. Daarom zou de betaling van rente wegens het feit dat de THA geen steun aan SAB kan betalen voordat het onderzoek van de Commissie is afgerond, verdere steun zijn.

Wat de kapitaalinjectie van 245,1 miljoen DM van de THA in SAB in 1991 betreft, die werd gedaan om de investeringen te financieren, moet worden geconcludeerd dat, op basis van de bepalingen van de „Grundsatzvereinbarung” (basisovereenkomst) van 1990 tussen de THA en VW, THA redelijkerwijze kon verwachten dat het dit bedrag via de verkoopprijs weer zou terugkrijgen. Deze kapitaalinjectie kan derhalve niet als staatssteun worden beschouwd.

Ten aanzien van de door Volkswagen aangevane verplichting de resterende 87,5% van de aandelen van de gemeenschappelijke onderneming van de THA vóór 1994 over te nemen, voor een prijs gelijk aan 87,5% van de netto vervangingswaarde van de activa op het tijdstip van de overname, vreesde de Commissie dat dit zelfs zonder de verliescompensatie een ongewoon lage prijs zou opleveren.

Alhoewel de prijs waarvoor SAB Mosel I van SAZ overnam, mogelijk al onder zijn objectieve waarde lag, is dit naar de mening van de Commissie in het onderhavige geval irrelevant omdat deze verkoop feitelijk een interne transactie van de THA was. Het is niettemin van het allergrootste belang dat de verkoop aan Volkswagen op een correcte taxatie is gebaseerd, gelet op de aanzienlijke investeringen die in Mosel I zijn gedaan nadat dit bedrijf naar SAB was overgegaan. Op basis van de taxatie door de accountants van Volkswagen en de Treuhand werd een prijs van 250 miljoen DM (met inbegrip van 70 miljoen DM voor de contante waarde van de geaccumuleerde fiscaal compensabele verliezen) vastgesteld. De in de basisovereenkomst van december 1990 vastgelegde methodiek en de berekeningen zijn door een onafhankelijke deskundige in opdracht van de Commissie geverifieerd en aanvaardbaar bevonden.

Met betrekking tot de overname van de Chemnitz-fabriek stelt de Commissie vast dat de THA de oude Barkas-automotorenfabriek, die in technisch opzicht verouderd was en derhalve niet aan de Westeuropese normen inzake kwaliteit en produktiviteit voldeed, overnam en een langzame herstructurering in combinatie met een geleidelijke personeelsinkrimping doorvoerde. De voortzetting van de produktie in de periode diende hoofdzakelijk om de werkgelegenheid in stand te houden („Beschäftigungsgesellschaft”); dit was een weg die geen verstandige particuliere investeerder zou zijn ingeslagen, en die verliezen ten belope van 59 miljoen DM tot gevolg had. De compensatie van deze verliezen door de THA — vóór de oprichting van de nieuwe Motorenwerke Chemnitz (MWC) — is aldus het rechtstreekse gevolg van de late herstructureringsinspanningen van de THA. Na aftrek van dit bedrag, dat slechts als staatssteun voor Barkas kon worden gezien, en het bedrag van 83,7 miljoen DM dat door THA aan de sanering van het terrein is uitgegeven, bedraagt de investering van THA in het bedrijf MCW 71,3 miljoen DM (1991-1993), terwijl de aan MCW betaalde compensatie voor verliezen 18 miljoen DM (1991) bedroeg. Deze verliescompensatie en de investeringsteun van 7,8 miljoen DM zijn als staatssteun ten behoeve van MWC te beschouwen. THA kon redelijkerwijze verwachten dat het de resterende investering in MCW door de verkoop ervan aan Volkswagen, zou terugkrijgen.

Toen MWC begin 1992 aan Volkswagen werd verkocht, vreesde de Commissie dat de prijs onredelijk laag zou kunnen uitvallen. In feite bedroeg de verkoopprijs 68 miljoen DM, welk bedrag overeenkomt met de waarde van de activa zoals vastgesteld door een accountantsfirma die door de THA en Volkswagen gezamenlijk in de arm was genomen, maar hoger ligt dan de waarde die door een onafhankelijke deskundige op basis van de „cash flow” op 65 miljoen DM was geraamd. De Commissie deelde de Duitse autoriteiten mede dat deze vaststelling van de waarde van de activa niet als een objectieve taxatie kon worden aangemerkt omdat de deskundigen instructies hadden ontvangen om de vaste activa wille-

keurig op 50 miljoen DM te taxeren. Zij vreesde bovendien dat bij de taxatie op basis van de „cash-flow” de waarde van de fabriek zou kunnen worden onderschat omdat hierbij was uitgegaan van de veronderstelling dat de fabriek met ingang van juni 1994 niet langer operationeel zou zijn en alle werknemers dan zouden worden ontslagen, met de daaruit voortvloeiende hoge sociale lasten. Aangezien in de Chemnitz II-fabriek 18 maanden later al met de productie wordt begonnen, doet deze bewering niet ter zake. Wanneer men de bij wijze van argument aangevoerde kosten van een afvloeiingsregeling echter buiten beschouwing laat, leveren beide taxatiemethoden eenzelfde resultaat op.

De Commissie was ervan uitgegaan dat de oude fabriek in juni 1994 de productie van EA 111-automotoren zou staken en zij onderkende daarom aanvankelijk dat de prijs in overeenstemming was met de waarde van de fabriek en geen elementen van staatssteun aan Volkswagen bevatte. Nadat echter door Volkswagen en de Duitse Regering werd medegedeeld dat de EA 111 1,05 l-motor in lichtelijk gewijzigde vorm ten minste tot 1996 in de fabriek zal worden vervaardigd en dat de Afdeling Afstelling en beproefing, waarvan het gebruik aanvankelijk niet door Volkswagen was gepland, sinds 1993 wordt gebruikt en voor de productie van de hoofdzakelijk voor Mosel I bestemde 1,3/1,6 l-automotoren en ook verder zal worden gebruikt, vroeg de Commissie zich af of de raming van de opbrengsten voor MWC niet op onvolledige informatie was gebaseerd en of de prijs niet onder de marktwaarde lag. Dit zou leiden tot het verlenen van herstructureringssteun aan de koper, Volkswagen, die ongeoorloofd zou zijn omdat de onderneming al door de THA is geherstructureerd. De bewering van Volkswagen dat deze 1,05 l-motor, die tot 1996 in productie zal zijn, vrijwel nieuw is, moet, gezien de technische gegevens van deze motor die aan de Commissie en haar deskundigen ter zake werden voorgelegd, worden verworpen. Uit deze gegevens blijkt duidelijk dat deze motor in wezen met het oude model overeenkomt. Dit oordeel wordt bevestigd door de zeer geringe investering die voor deze omschakeling is gedaan (2,7 miljoen DM). Op basis van de cijfers van de „cash-flow” werd berekend dat de gemiddelde bijdrage van de voortzetting van de productie van automotoren aan het bruto rendement 1 miljoen DM per maand bedraagt. Deze berekening werd door de Duitse autoriteiten, Volkswagen en de THA aanvaard<sup>(1)</sup>. Van dit bedrag kunnen echter de maandelijkse normale afschrijvingen worden afgetrokken van de investering die vereist is om de productie van de 1,05 l-motor voort te zetten, om aldus tot de nettobijdrage te komen (volgens de aan de Commissie verstrekte gegevens komt deze investering overeen met de hierboven genoemde 2,7 miljoen DM). Tenzij Volkswagen de verkoopprijs met een bedrag gelijk aan deze nettobijdrage verhoogt, bevat de prijs voor Chemnitz I staatssteun.

Volkswagen besloot voorts, enkele van de voor Chemnitz bestemde investeringen eerder te doen om al eind 1994 met de productie van een nieuwe EA 111 1,4/1,6 l-motor te kunnen beginnen. Die motor is geheel nieuw en kan zonder aanzienlijke investering (48,7 miljoen DM) niet in Chemnitz I worden vervaardigd. Indien de productie in Chemnitz I ooit tot dit type zou worden beperkt, zouden

niet langer maandelijkse betalingen behoeven te worden gedaan. Hetzelfde zou gelden indien de productie tot motoronderdelen zou worden beperkt.

De verkoopprijs van 53,8 miljoen DM voor de cilinderkopproductie in Eisenach vindt de Commissie een eerlijke marktprijs die op basis van een taxatie door onafhankelijke deskundigen is vastgesteld. Aangezien de meeste werknemers van de fabriek in Eisenach in 1996 hun arbeidsplaats zullen verliezen en zeer waarschijnlijk niet in andere, veraf gelegen, Volkswagenfabrieken nog werk zullen vinden, kan de Commissie zich ook vinden in de vermindering van de vastgestelde waarde van de activa met 5 miljoen DM met het oog op de afvloeiingsregeling voor die werknemers.

De rechtstreekse steun voor de herstructurering van Mosel I, Chemnitz I en Eisenach, waarvan hierboven de bedragen zijn vermeld, is door de Duitse autoriteiten verleend overeenkomstig de regeling inzake de „Gemeinschaftsaufgabe” (gemeenschappelijke taak van Bond en deelstaten) voor de verbetering van regionale economische structuren), de „Investitionszulagengesetz” (Wet inzake fiscale investeringspremies) en de „Fördergebietsgesetz” (Wet op de te steunen gebieden), die in een eerder stadium door de Commissie werden goedgekeurd.

Samengevat zijn de voorgenomen steunmaatregelen voor de drie projecten:

- voor Mosel I herstructureringssteun in de vorm van rechtstreekse investeringssubsidies ten belope van 113,2 miljoen DM en fiscale investeringspremies ten belope van 28,4 miljoen DM door de Bond en verliescompensatie ten belope van 430 miljoen DM door de THA;
- voor Chemnitz I herstructureringssteun in de vorm van verliescompensatie door de THA aan Barkas ten belope van 59 miljoen DM en aan MWC ten belope van 18 miljoen DM, alsook investeringssteun van de Bond ten belope van 7,8 miljoen DM. De verkoopprijs zou verdere steun bevatten, voor zover de prijs niet op de bovenbeschreven wijze hoger wordt vastgesteld;
- voor Eisenach herstructureringssteun in de vorm van rechtstreekse investeringssubsidies, fiscale investeringspremies en versnelde afschrijving ten belope van 10,55 miljoen DM.

Aangezien de steunmaatregelen de financiële last van Volkswagen voor de investeringen van het concern in de nieuwe deelstaten verlichten, dreigt vervalsing van de concurrentie tussen de autofabrikanten in de Gemeenschap. Aangezien de intracommunautaire handel in de automobielsector een zeer belangrijke rol vervult, hebben de voorgestelde maatregelen ook gevolgen voor de handel tussen de Lid-Staten. Zij vallen derhalve onder artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag en artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst.

## VIII

De Duitse Regering heeft inbreuk gemaakt op artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag, omdat de steunelementen in de door de THA aan de gemeenschappelijke onderneming toegezegde verliescompensatie niet zijn aangemeld. De Duitse autoriteiten hebben eveneens nagelaten overeenkomstig artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag de betaling van een deel van de regionale steun en andere soorten steun voor de investeringen in de fabrieken te Mosel, Chemnitz en Eisenach aan te melden. Aangezien de

<sup>(1)</sup> De koopovereenkomst over Mosel I bevat een beding over de verkoop van Chemnitz luidens welke 1 miljoen DM per maand moet worden betaald ingeval de productie van de „oude” EA 111-motor wordt voortgezet.

Duitse Regering de steunmaatregelen niet van te voren had aangemeld, kon de Commissie niet haar opmerkingen maken over de maatregelen voordat zij werden uitgevoerd. Een deel van de steun werd dus in strijd met artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag toegekend en is derhalve onrechtmatig.

Aangezien de procedurevoorschriften van artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag, die ook uit het oogpunt van de openbare orde van betekenis zijn, dwingend zijn en aangezien het Hof van Justitie de rechtstreekse werking ervan in zijn arrest van 19 juni 1973 <sup>(1)</sup> heeft bevestigd, kan het onrechtmatige karakter van de steun niet achteraf ongedaan worden gemaakt.

Na de inleiding van de procedure had de Duitse regering alle verdere betalingen tot de afsluiting van de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag opgeschort.

## IX

Ten aanzien van de rechtsgrondslag waaraan de Commissie de verenigbaarheid van de voorgestelde maatregelen moest toetsen, wees de Duitse Regering erop dat de in artikel 92, lid 2, onder c), van het EG-verdrag (bepaalde streken van de Bondsrepubliek Duitsland die nadeel ondervinden van de deling van Duitsland), artikel 92, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag (streken waarin de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst) en artikel 92, lid 3, onder b), van het EG-Verdrag (ernstige verstoring in de economie van een Lid-Staat) bedoelde ontheffingen van toepassing moeten zijn op alle maatregelen die de Commissie als steunmaatregel beschouwt.

Aan de voorwaarden voor ontheffing overeenkomstig artikel 92, lid 3, onder b), van het EG-Verdrag is duidelijk niet voldaan. Weliswaar heeft de Duitse hereniging negatieve gevolgen voor de Duitse economie gehad, maar deze zijn op zich geen reden om artikel 92, lid 3, onder b), van het EG-Verdrag op een steunregeling, of, a fortiori, op een individueel steungeval toe te passen. De laatste keer dat de Commissie oordeelde dat een steunregeling een ernstige verstoring kon verhelpen, was in 1991, toen zij haar goedkeuring verleende voor steun aan een privatiseringsprogramma in Griekenland <sup>(2)</sup>. In haar beschikking had zij opgemerkt dat het privatiseringsprogramma een vast bestanddeel vormde van de toezeggingen die waren gedaan op grond van Beschikking 91/306/EG van de Raad van 4 maart 1991 inzake het herstel van de gehele nationale economie. Duitsland bevindt zich onmiskenbaar in een geheel andere situatie.

De ontheffing overeenkomstig artikel 92, lid 2, onder c), van het EG-Verdrag moet strikt worden geïnterpreteerd. De Commissie is van oordeel dat de in artikel 92, lid 3, onder a) en c), bedoelde ontheffing en — gelet op de betrokken sector — de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobiellindustrie volstaan om de problemen van de nieuwe deelstaten de baas te worden.

In het hiernavolgende zal nog verder duidelijk worden met welke van de Duitse steunmaatregelen de Commissie op grond van haar analyse onvoorwaardelijk kan instem-

<sup>(1)</sup> Zaak 77/72, *Capolongo v. Maya*, Jurisprud. 1973, blz. 611.

<sup>(2)</sup> Steungeval Nr. NN 11/91, Beschikking van de Commissie van 31 juli 1991.

men. Deze analyse betreft, zoals hierboven reeds werd verduidelijkt, alleen de tijdelijke oplossingen Mosel I, Chemnitz I en Eisenach, aangezien de steunvoornemens voor de nieuwe fabrieken nog niet kunnen worden beoordeeld.

## Mosel I

Ten aanzien van Mosel I merkt de Commissie op dat na de monetaire eenmaking van Duitsland in juli 1990 de Trabant-productie in Zwickau en Mosel niet langer rendabel was en de markt voor de Trabant vrijwel was verdwenen. Om ervoor te zorgen dat een automobiellproductie op de traditionele vestigingsplaats bleef bestaan, sloot de THA met Volkswagen een overeenkomst voor het opzetten van de gemeenschappelijke onderneming, Mosel I, om de voormalige Trabant-fabrieken in Saksen te herstructureren, van de fabrieken in Zwickau een onderdelenleverancier te maken en in de nieuwste van de bestaande Trabantfabrieken een moderne autoproduktie op te zetten als tijdelijke oplossing totdat de geplande nieuwe fabriek operationeel werd. Van meet af aan was duidelijk dat deze herstructurering in de eerste jaren van produktie niet alleen aanzienlijke investeringen, maar ook grote verliezen met zich zou meebrengen die geen enkele particuliere investeerder alleen op zich zou hebben willen nemen. Daarom maken volgens de Commissie zowel de door de Duitse autoriteiten verleende regionale investeringssteun als de door de THA verstrekte verliescompensatie deel uit van eenzelfde inspanning om de automobiellproductie in Mosel op de lange termijn veilig te stellen en concludeerde zij dat deze als herstructureringssteun moeten worden geëvalueerd.

In de communautaire kaderregeling wordt bepaald dat deze steun aan een bevredigend herstructureringsplan gekoppeld moet zijn en alleen wordt verleend wanneer kan worden aangetoond dat het belang van de Gemeenschap het best wordt gediend wanneer de producent economisch levensvatbaar blijft. Ook moet ervoor worden gezorgd dat de begunstigde zijn marktaandeel niet ten koste van niet-gesubsidieerde concurrenten vergroot. In gevallen waarin ondernemingen nog overcapaciteit hebben, kunnen capaciteitsverminderingen als bijdrage aan het algehele herstel van de sector vereist zijn.

De Commissie heeft het bedrijfsplan en de rendementsprognoses van SAB onderzocht en heeft vastgesteld dat het een solide aanpak van het herstel van de rentabiliteit van de voormalige Trabant-fabrieken betreft. Voor de vroegere Trabant-fabrieken, die als toeleverancier van Mosel I fungeerden, was SAB financieel verantwoordelijk. De gemeenschappelijke onderneming zal in totaal meer dan 414 miljoen DM in de modernisering van de bestaande installaties investeren (met name voor nieuwe persinstallaties voor de produktie van stalen carrosserieën, de voltooiing van de lakstraat en de nieuwe technische uitrusting van de toeleveranciers). Mosel I werd aldus een uiterst modern autolakkerij- en montagebedrijf.

De Commissie heeft er begrip voor dat in de eerste jaren alleen SKD- en CKD-montage mogelijk was, wat in vergelijking met de gewoonlijke „fully built-up production” (FBU) oneconomisch is. Dit gold met name voor de produktie van Polo's en Golf A2-modellen tot juli 1992. Daardoor werden verliezen geleden die het gevolg waren van de a priori oneconomische wijze waarop de produktie was georganiseerd. Voor de beide modellen konden de carrosserieën niet ter plaatse worden gemonteerd. De

Polo-carrosserieën werden in Wolfsburg gemonteerd en gelakt en vervolgens naar Mosel vervoerd. De Golf A2 werd bij SAZ in Zwickau gemonteerd en vervolgens, aanvankelijk in Ingolstadt, en later in de nieuwe lakstraat van Mosel I gelakt. Aangezien de eindmontage in Mosel I gebeurde, was de productie daar door de hoge vervoerskosten en logistieke kosten in hoge mate inefficiënt. In de oude SAZ-fabriek Zwickau werden „kale” carrosserieën op zeer arbeidsintensieve wijze gemonteerd, terwijl de verliezen via intra-concernprijzen door SAB werden gedragen. Anderzijds bracht de CDK-productie met zich mee dat hele onderdelensets van Wolfsburg naar Mosel moesten worden vervoerd. Dit was noodzakelijk omdat er in de nieuwe deelstaten geen toeleveranciers waren die „just-in-time” konden leveren, er geen logistieke capaciteiten voorhanden waren zoals moderne opslagfaciliteiten, er geen uitrusting voor kwaliteitscontrole (apparatuur en programmatuur) was en er ook geen magazijnbedienden waren die de rechtstreekse leveranties van de toeleveranciers aankonden. Door dit vervoer had Wolfsburg extra kosten voor het verpakken, uitpakken, kwaliteitscontrole, administratie en vervoer. Gezien deze twee belastende kostenfactoren zou geen enkele particuliere investeerder zich op zo grote schaal en gedurende een zo lange periode met een dergelijk project dat hoofdzakelijk bedoeld was om in de regio arbeidsplaatsen te behouden, hebben ingelaten.

Naarmate in de regio meer toeleveranciers werden gevonden en het regionale aandeel aan de productie toenam, werd vanaf 1992 het door de CDK-productie veroorzaakte kostennadeel van Mosel I steeds kleiner. De invoering van de Golf A3 in juli 1992, waarvan de carrosserie in de ernaast gelegen Mosel II-fabriek wordt gemonteerd, betekende een nieuwe stimulans voor de plaatselijke toeleveranciers. De logistiek verhuisde echter eerst in januari 1993 van Wolfsburg naar Mosel. Begin 1993 lag het aandeel van de plaatselijke toelevering op 36,5% en waren zowel de produktiviteit als de in de fabriek toegevoegde waarde aanzienlijk toegenomen, zodat de fabriek vanaf dat ogenblik als goed draaiende FBU-fabriek kon gelden. Bovendien kan Mosel I vanaf 1993 op volle capaciteit produceren. Begin 1993 was zodoende een zeer belangrijk doel van het herstructureringsplan bereikt, terwijl het herstructureringsproces tegen einde 1993 overeenkomstig de plannen geheel zal zijn voltooid. Daardoor kan Mosel I tegen eind 1994 economisch levensvatbaar en rendabel zijn, zoals uit de rendementsprognose van de Commissie blijkt. De Commissie onderkent dan ook dat er een echte samenhang bestaat tussen het steunvoornemen en het herstructureringsplan dat een solide basis schijnt te hebben.

De redenering achter deze tijdelijke oplossing was dat ervoor moest worden gezorgd dat ter plaatse geschoolde arbeidskrachten beschikbaar bleven en werden opgeleid totdat de nieuwe fabriek Mosel II operationeel wordt, om aldus te kunnen voldoen aan de extra vraag naar auto's van Westerse signatuur in Oost-Duitsland en Oost-Europa. Met de fabriek werden in een regio met een hoog werkloosheidspercentage en lage produktiviteit 700 arbeidplaatsen geschapen en nog eens 1 250 behouden. Gelet op de ernstige sociale gevolgen die sluiting van de fabriek voor de regio zou hebben en gezien het streven naar sociaaleconomische samenhang, is daarom de Commissie het met de Duitse Regering eens dat behoud van Mosel I in het belang van de Gemeenschap is.

Bij deze beoordeling is rekening gehouden met het feit dat de modernisering een vermindering van de capaciteit van

de montagefabriek van 200 000 auto's per jaar (910 per dag) naar 92 000 per jaar (400 per dag) met zich heeft meegebracht. Bij de berekening van de vroegere capaciteit is rekening gehouden met de productiecapaciteit van de Trabant-fabriek Zwickau omdat deze, net als Mosel I, op de productie van een ander type auto had kunnen overschakelen (in plaats daarvan werden, zoals reeds gezegd, deze fabrieken zoveel mogelijk op onderdelenproductie omgeschakeld). In beginsel wordt herstructureringssteun overeenkomstig de communautaire kaderregeling alleen toegestaan indien deze niet aan het scheppen van overcapaciteit, maar veeleer, door capaciteitsvermindering, aan het algehele herstel van de sector bijdraagt. Aan deze voorwaarde is naar de mening van de Commissie voldaan.

Ten aanzien van het niveau van de steunbedragen is in de kaderregeling bepaald dat de steun in verhouding moet staan tot de omvang van het aan te pakken probleem. Wat de investeringssteun ten belope van 113,2 miljoen DM in rechtstreekse investeringssubsidies en 28,4 miljoen DM in de vorm van fiscale investeringspremies betreft, merkt de Commissie op dat zij betrekking hebben op investeringen voor het verbouwen van de fabriek tot een modern montagebedrijf wat een noodzakelijk element van het herstructureringsplan is. Dit geldt voor alle investeringsuitgaven tot eind 1993, omdat dit aanvankelijk het tijdschema voor het herstructureringsplan was tot de geplande verkoop van het belang van de THA (1 januari 1994). De investering die na die datum, tot 1997, wordt gedaan, houdt geen verband met het herstructureringsplan en moet worden beoordeeld aan de hand van de voorschriften van de kaderregeling betreffende vernieuwing, modernisering en rationalisering. Aangezien het hier normale moderniserings- en vervangingsinvesteringen betreft, kan hiervoor volgens de kaderregeling geen staatssteun worden verleend. Dit geldt voor een voor steun in aanmerking komend investeringsvolume van 77,4 miljoen DM en 21,6 miljoen DM aan staatssteun (17,8 miljoen DM rechtstreekse investeringssubsidies en 3,8 miljoen DM fiscale investeringspremies). Daarom kan investeringssteun ten bedrage van 95,4 miljoen DM aan rechtstreekse investeringssubsidies en 24,6 miljoen DM in de vorm van fiscale investeringspremies worden aanvaard als herstructureringssteun.

De Commissie erkent dat zelfs de nieuwste Trabant-installatie van de fabriek ver beneden de voor moderne autoproduktie vereiste norm lag. Andere installaties waren volledig verouderd en moesten in hun geheel worden vervangen. Dientengevolge moesten de THA en Volkswagen in totaal 519,3 miljoen DM in de herstructurering van de fabriek investeren (waarvan 64,9 miljoen DM het Volkswagen-aandeel van 12,5% is). De kosten voor de overname van de resterende deelneming van 87,5% door Volkswagen bedragen 250 miljoen DM.

Ten aanzien van de overname van verliezen door de THA onderschrijft de Commissie het standpunt van de Duitse Regering dat geen particuliere investeerder op het tijdstip waarop de gemeenschappelijke onderneming werd opgericht, in de kleine Mosel-fabriek zou hebben geïnvesteerd zonder deelneming door de THA en de toezegging van deze instantie dat zij de verliezen op zich zou nemen die zich bij de CDK-montage tijdens de aanloopperiode onvermijdelijk zouden voordoen. De toezegging inzake het overnemen van de verliezen moet dan ook worden gezien als een vast bestanddeel van de plannen van de THA voor een uit sociaal oogpunt levensvatbare privatisering van de fabriek. In dit verband wenst de Commissie

eraan te herinneren dat zij erkent dat de THA met de opdracht de overgang van een plan- naar een marktconomie te begeleiden, voor een buitengewone taak was gesteld <sup>(1)</sup>.

Uit het uitzonderlijke karakter van deze maatregelen vloeit voort dat zij strikt moeten worden beperkt tot de vereisten van elk individueel geval. Bijzondere waakzaamheid is geboden wanneer steun wordt verleend aan een onderneming die gedeeltelijk geprivatiseerd is, zoals in het geval van SAB (Mosel I). Gelet op de reden die werd gegeven voor de toezegging door de THA bedrijfsverliezen op zich te zullen nemen, betekent dit dat deze dekking slechts kan worden goedgekeurd in zoverre hierdoor verliezen die het gevolg van de oneconomische CDK-productiewijze of andere regionale nadelen in de nieuwe deelstaten zijn, worden gecompenseerd.

Op basis van de gegevens over materiaalkosten voor Mosel I en andere door Volkswagen verstrekte gegevens heeft de Commissie de bedrijfsresultaten van de gemeenschappelijke onderneming doorgelicht met het doel na te gaan hoe groot het aandeel van de verliezen is die het gevolg zijn van het met de CD-productie en andere regionale nadelen samenhangende verliezen. Zij heeft aanvaard dat alle tot 1991 met de montage van Polo's en met de productie van de Golf A2, die in juli 1991 werd gestaakt, geleden verliezen daadwerkelijk aan kostennadelen te wijten zijn. Deze verliezen belopen in totaal 235 miljoen DM, waarvan de THA 87,5% (d. i. 205,6 miljoen DM) draagt. De Commissie kan derhalve de compensatie van deze verliezen ten belope van 205,6 miljoen DM als herstructureringssteun aanvaarden.

De productie van de Polo en de Golf A2 in Mosel was vanaf het begin al zo oneconomisch dat een rationeel handelende particuliere investeerder zich in geen geval alleen daarmee zou hebben ingelaten. Met de omschakeling naar de productie van de Golf A3 in juli 1992 werd de carrosseriemontage overgebracht naar Mosel II, waardoor één van de bovengenoemde kostennadelen wegviel. De CDK-meerkosten bleven niettemin tot eind 1992 bestaan doordat de overschakeling van toeleveranciers in Wolfsburg naar plaatselijke toeleveranciers traag verliep en de logistiek voor plaatselijke toeleveranciers eerst in januari 1993 uit Wolfsburg werd overgebracht. Wat de in de periode augustus-december 1992 met de productie van het huidige A3-model geleden verliezen betreft, heeft de Commissie vastgesteld dat deze voor een beloop van 111 miljoen DM (THA-aandeel 97,1 miljoen DM) aantoonbaar is toe te schrijven aan de CDK-kosten in verband met de productie van het nieuwe model, maar dat Volkswagen niet volledig heeft kunnen verklaren waarom de materiaalkosten voor het A3-model in het laatste kwartaal van 1992 plotseling tot 69 miljoen DM (THA-aandeel 60,4 miljoen DM) stegen. Weliswaar kan de Commissie zien wat de economische redenen voor deze kostenstijging zijn, maar zij betwijfelt of deze stijging geheel toe te schrijven is aan de aan de vestigingsplaats verbonden nadelen van de CDK-productie, die de herstructurering zo duur hebben gemaakt. Gelet echter op het feit dat de verschillende regionale nadelen eind 1992 niet abrupt ophouden te bestaan, is de Commissie bereid de compensatie van deze verliezen voor de nog resterende

regionale of structurele nadelen ook voor het derde produktiejaar (1993) te erkennen. Derhalve kan de compensatie van de overige verliezen van 1992 door THA in verhouding tot haar deelneming ten belope van 157,5 miljoen DM als herstructureringssteun worden erkend.

In totaal overweegt de Commissie haar goedkeuring te verlenen voor herstructureringssteun ten belope van 481,3 miljoen DM, gelet op het feit dat de productiecapaciteit is verminderd van 910 auto's op het tijdstip waarop de steun werd toegekend, tot het huidige aantal van 400 auto's per dag, hetgeen een toereikende bijdrage tot de oplossing van de structurele problemen van de gehele sector vormt. De Commissie is hiermee in overeenstemming met haar aanpak in andere gevallen van herstructureringssteun, zoals bij voorbeeld Renault, Rover en Enasa <sup>(2)</sup>, waarin zij oordeelde dat de herstructureringssteun in verhouding stond tot de herstructureringsinspanning indien het aandeel van de steun in de totale financiële behoefte van de onderneming tijdens de herstructureringsperiode (806,1 miljoen DM in de periode van 1991 tot 1996) ongeveer overeenkwam met de capaciteitsvermindering bij SAB van 56%. Deze lichte overcompensatie wordt naar de mening van de Commissie gerechtvaardigd door de bijzonder moeilijke economische en sociale omstandigheden in de nieuwe deelstaten, welke regio inmiddels is erkend als een voor doelstelling 1 in aanmerking te nemen regio.

Toen de Commissie haar goedkeuring hechtte aan reddingssteun in de vorm van een garantie voor bankkredieten tot 150 miljoen DM aan SAB, had zij duidelijk gesteld dat, indien in de definitieve beschikking over het onderhavige steungeval de betaling van verliescompensatie door haar wordt goedgekeurd, deze voor de terugbetaling van de bankkredieten moet worden gebruikt om op deze wijze de THA van haar borgplicht te ontheffen. De verliescompensatie die hier is goedgekeurd, ligt hoger dan het bedrag van de gegarandeerde kredieten, zodat deze kredieten door SAB volledig zullen moeten worden terugbetaald.

#### Chemnitz I

Ook de oude Barkas-automotorenfabriek Chemnitz I was naar de mening van de Commissie in technologisch opzicht verouderd en kon derhalve niet aan de Westeuropese kwaliteits- en produktiviteitsnormen beantwoorden en kon ook met een aanzienlijke investering slechts beperkte tijd worden gebruikt. Om de productie van automotoren op de traditionele vestigingsplaats in stand te houden voerde de THA als tijdelijke oplossing een herstructurering door totdat de toekomstige, nieuw te bouwen fabriek operationeel zou worden. Hierbij was het vanaf het begin duidelijk dat voor herstructurering aanzienlijke investeringen vereist zouden zijn en dat tijdens de aanloopperiode verliezen zouden worden geleden die geen enkele particuliere investeerder op zich had willen nemen. De Commissie ziet derhalve de rechtstreekse investering en de verliescompensatie door de THA in 1991 als deel van een en dezelfde poging om de motorenproductie in de vestigingsplaats Chemnitz op lange termijn veilig te stellen en concludeert daarom dat deze als herstructureringssteun moet worden beoordeeld.

Aangezien de onderneming met Volkswagentechniek „Rumpfmotoren” vervaardigde, kon alleen Volkswagen

<sup>(1)</sup> Zie de beschikking van de Commissie inzake steungeval NN 108/91 van 26. 9. 1991, SG (91) D/17825, betreffende de financiering en andere maatregelen die binnen het werkterrein van de THA vallen.

<sup>(2)</sup> Zie PB nr. L 367 van 16. 12. 1989, blz. 62; PB nr. L 25 van 28. 1. 1989, blz. 92 en PB nr. L 220 van 11. 8. 1988, blz. 30.

daarbij belang hebben. Door de bovengenoemde kwaliteits- en produktiviteitsproblemen was Volkswagen bereid MWC slechts te kopen indien de THA aanpassing aan Westeuropese normen kon garanderen. Bovendien bezat Volkswagen, zoals door onafhankelijke deskundigen werd bevestigd, in Salzgitter voldoende capaciteit voor de automotorenproductie, zodat Chemnitz I voor Volkswagen niet nodig was.

Met deze tijdelijke oplossing werd beoogd ervoor te zorgen dat ter plaatse een bestand van geschoolde arbeidskrachten beschikbaar bleef, respectievelijk werd opgeleid totdat de nieuwe fabriek Chemnitz II operationeel wordt. Hierdoor werden in een gebied met grote werkloosheid en geringe produktiviteit 540 arbeidsplaatsen geschapen, respectievelijk behouden. Gelet op het feit dat sluiting van de fabriek ernstige sociale gevolgen zou hebben gehad, en gelet op het streven naar sociale en economische samenhang, is de Commissie het met de Duitse Regering eens dat instandhouding van de produktie in Chemnitz I in het belang van de Gemeenschap is.

Voor het herstructureringsproces is investeringssteun ten belope van 7,8 miljoen DM in de vorm van rechtstreekse investeringssubsidies en fiscale investeringspremies verleend voor de investeringen waartoe onder het bewind van de THA was besloten en die in 1992 en 1993 werden verwezenlijkt. Aangezien de herstructurering op het tijdstip van de verkoop nog niet voltooid was, kan deze steun nog als herstructureringssteun worden geaccepteerd. Aangezien de onderneming nu weer winstgevend is, kan de herstructurering succesvol worden genoemd. Niettemin kan de steun slechts worden aanvaard indien het desbetreffende beding in de koopovereenkomst in acht wordt genomen, waarin wordt bepaald dat het steunbedrag moet worden teruggestort aan de THA die deze investering heeft betaald.

De investering die na de herstructurering (dus na 1993) door Volkswagen in Chemnitz I werd gedaan, moet niettemin aan de regels van de communautaire kaderregeling inzake innovatie, modernisering en rationalisering worden getoetst. Aangezien de investeringen normale moderniserings- en vervangingsinvesteringen zijn, kan hiervoor overeenkomstig de kaderregeling in beginsel geen staatssteun worden toegestaan. Daarom komen alleen die investeringen van Volkswagen Sachsen in Chemnitz I voor regionale steunverlening in aanmerking welke in de nieuwe fabriek Chemnitz II zijn ingebracht, tot maximaal de boekwaarde ervan op het tijdstip van de overname.

De Commissie kan daarom herstructureringssteun door de THA aan Barkas in de vorm van verliescompensatie ten belope van 59 miljoen DM en voor MWC in de vorm van verliescompensatie en investeringssteun ten belope van 18 en 7,8 miljoen DM aanvaarden. Het bedrag van deze herstructureringssteun voor MWC wordt door de Commissie als noodzakelijk beschouwd maar ook als voldoende voor het herstructureringsproject van de THA en Volkswagen voor de periode 1991-1993. Aan deze herstructurering was geen capaciteitsvermindering verbonden. Chemnitz I heeft, zoals eerder gezegd, bijgedragen tot tijdelijke overcapaciteit bij Volkswagen in de automotorenbouw, zodat de produktie opnieuw moest worden opgedeeld, hetgeen als gevolg had dat Salzgitter noch Chemnitz op volle capaciteit draaiden. In dit geval acht de Commissie het technisch onmogelijk een compenserende capaciteitsvermindering te verlangen, aangezien Chemnitz I slechts één produktieband had. De eis dat

Chemnitz I zou worden gesloten zou bovendien, zoals eerder gezegd, indruisen tegen de doelstelling op het gebied van regionale ontwikkeling. Tenslotte hadden de bezwaren van de Commissie steeds alleen betrekking op de autoproduktiecapaciteit, die niet door deze fabriek wordt beïnvloed.

Aangezien de herstructureringssteun vóór de fabriek door de Commissie voldoende werd geacht voor de herstructurering, kan dus geen steun meer worden verleend via de verkoopprijs van Chemnitz I aan Volkswagen. Hiertoe moet het bovenbeschreven beding in de koopovereenkomst worden opgenomen, waardoor wordt gewaarborgd dat de verkoopprijs met 1 miljoen DM zal worden verhoogd voor iedere maand dat de produktie na juni 1994 wordt voortgezet, te verminderen met de maandelijkse afschrijvingen van de investering die nodig is om de produktie van de 1,05 l-motor voort te zetten.

#### Eisenach

Ten aanzien van de herstructureringssteun van 10,55 miljoen DM voor de cilinderkopproductie in Eisenach stelt de Commissie vast dat, alhoewel de installaties betrekkelijk nieuw waren toen de fabriek in maart 1992 door Volkswagen werd overgenomen, Volkswagen toch nog aanvullende investeringen moest doen voor modernisering en om het assortiment produkten zodanig uit te breiden dat een economisch levensvatbaar niveau van capaciteitsbezetting wordt bereikt. Na de beschikbare gegevens te hebben onderzocht, heeft de Commissie onderkend dat aan deze investeringen een solide herstructureringsplan is verbonden. Aangezien de fabriek ongeveer 200 werknemers heeft en slechts tot 1996 (wanneer zij wordt gesloten) operationeel is, en voorts gelet op de betrekkelijk geringe omvang van de steun en gezien de bestaande cilinderkopproduktiecapaciteit van Volkswagen in zijn fabriek in Salzgitter, concludeert de Commissie dat de instandhouding van de fabriek tot 1996 in het belang van de Gemeenschap is en dat de steun Volkswagen in ieder geval niet de mogelijkheid geeft zijn marktaandeel ten koste van de concurrenten uit te breiden.

#### X

Het herstructureringsproces van Mosel I heeft naar de mening van de Commissie eind 1993 zijn doel bereikt. Niettemin is in het Duitse steunvoornemen voortzetting van de betaling van verliescompensatie in 1993 en voortzetting van de investeringssteun tot 1997 vastgelegd.

De geplande compensatie van door SAB geleden verliezen ten belope van 66,9 miljoen DM zou niet in verhouding staan tot de herstructureringsuitgaven en zou evenmin uit het oogpunt van het regionaal beleid te rechtvaardigen zijn. Deze steun zou derhalve bedrijfssteun zijn die, overeenkomstig de bepalingen van de kaderregeling, onder geen enkele omstandigheid kan worden toegeestaan.

Wat de bewering van Volkswagen en SAB betreft, dat de THA 20,5 miljoen DM aan rente moet betalen over beweerde achterstallige betalingen van verliescompensatie, zou dit, zoals eerder gezegd, bijkomende staatssteun zijn. Deze betalingen zouden echter ook, zoals hierboven werd uiteengezet, het bedrag overschrijden dat voor de herstructurering van Mosel I als aanvaardbaar kan worden beschouwd. Deze rentebetalingen kunnen daarom niet worden goedgekeurd.

De geplande investeringssteun voor de periode 1994-1997 ten belope van 21,6 miljoen DM in de vorm

van investeringssubsidies (17,8 miljoen DM) en fiscale investeringspremies (3,8 miljoen DM) moet worden gezien als steun voor vervangings- en moderniseringsinvesteringen, die volgens de bepalingen van de communautaire kaderregeling onder geen enkele voorwaarde kan worden toegestaan,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

#### Artikel 1

De volgende steunbedragen die Duitsland heeft toegekend voor verscheidene investeringsprojecten van Volkswagen AG in de nieuwe deelstaten zijn verenigbaar met artikel 92, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag en met artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst:

- steun die is verleend aan Sächsische Automobilbau GmbH (Mosel I) in de vorm van rechtstreekse investeringssubsidies („Investitionszuschüssen”) tot een bedrag van maximaal 95,4 miljoen DM, dat in zijn geheel tot de uitvaardiging van het betalingsverbod onrechtmatig werd toegekend, en fiscale investeringspremies („Investitionszulagen”) van maximaal 24,2 miljoen DM, waarvan 19 miljoen DM tot het betalingsverbod onrechtmatig werd uitgekeerd;
- verdere steun in de vorm van verliescompensatie voor Mosel I die via de Treuhandanstalt werd verstrekt ten belope van maximaal 363,1 miljoen DM, waarvan 145,7 miljoen DM reeds voor het betalingsverbod onrechtmatig werd betaald;
- steun in de vorm van verliescompensatie voor Barkas (Chemnitz I) die via de Treuhandanstalt ten belope van maximaal 59 miljoen DM voor het betalingsverbod onrechtmatig werd toegekend;
- steun in de vorm van verliescompensatie die via de Treuhandanstalt aan Motorenwerke Chemnitz (Chemnitz I) is verleend voor een bedrag van 18 miljoen DM, dat vóór het betalingsverbod onrechtmatig werd toegekend;
- steun in de vorm van rechtstreekse investeringssubsidies (tot een bedrag van 5,8 miljoen DM en fiscale investeringspremies („Investitionszulagen”) tot maximaal 2 miljoen DM voor Motorenwerke Chemnitz of Volkswagen Sachsen (Chemnitz I);
- voorgenomen steun ten aanzien van Volkswagen Sachsen GmbH voor zijn cilinderkopfabriek in Eisenach in de vorm van rechtstreekse investeringssubsidies, fiscale investeringspremies en versnelde afschrijving („Sonderabschreibungen”) ten belope van maximaal 10,55 miljoen DM.

#### Artikel 2

De koopprijs van 68 miljoen DM die, overeenkomstig de artikelen VI en VII van de basisovereenkomst („Grundsatzvereinbarung”) van 18 oktober 1990 tussen de Treuhandanstalt en Volkswagen door Volkswagen aan de Treuhandanstalt voor Motorenwerke Chemnitz (Chemnitz I) moest worden betaald, bevat geen staatssteun mits zij op de volgende wijze wordt gewijzigd: de koopprijs wordt met 1 miljoen DM verhoogd voor iedere maand waarin na juni 1994 de productie van automotoren wordt voortgezet, welk bedrag maandelijks vooruit moet

worden betaald. Hiervan kunnen tot eind 1995 de investeringen die zijn gedaan om de fabriek in bedrijf te houden in de vorm van normale afschrijvingen voor de technische installaties worden afgetrokken. De verhoging van de koopprijs zal niet worden verlangd indien in de fabriek na 1994 slechts vervangingsonderdelen voor automotoren of de nieuwe 1,4/1,6 l-motor worden vervaardigd.

#### Artikel 3

Duitsland moet 16 173 000 DM aan rechtstreekse investeringssubsidies van de Sächsische Automobilbau GmbH terugvorderen, namelijk het verschil tussen het bedrag aan rechtstreekse subsidies die volgens artikel 1, eerste streepje, verenigbaar met de gemeenschappelijke markt zijn en het deel van de steun dat al aan de onderneming is uitbetaald, en moet vanaf 28 oktober 1991 (datum van betaling van de steun) rente over dit bedrag heffen tegen de op die datum voor de berekening van het netto subsidie-equivalent van de verschillende soorten steun in Duitsland geldende rentevoet.

#### Artikel 4

De volgende steunbedragen die Duitsland voor verscheidene investeringsprojecten van Volkswagen A.G. in de nieuwe deelstaten zijn toegekend, zijn onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt in de zin van artikel 92 van het EG-Verdrag, respectievelijk van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst en mogen derhalve niet worden verleend:

- de voorgenomen verliescompensatie voor Mosel I voor zover deze het in artikel 1 genoemde bedrag overschrijdt, met andere woorden een bijkomend bedrag van 66,9 miljoen DM;
- de voorgenomen investeringssteun voor Mosel I, voor zover deze het in artikel 1 genoemde bedrag overschrijdt, met andere woorden een bijkomend bedrag van 17,8 miljoen DM in de vorm van rechtstreekse investeringssubsidies en 3,8 miljoen DM in de vorm van fiscale investeringspremies;
- de voorgenomen steun voor Mosel I in de vorm van rentebetalingen door de Treuhandanstalt voor uitgestelde verliescompensatiebetalingen ten belope van 20,5 miljoen DM.

#### Artikel 5

Duitsland stelt de Commissie binnen één maand te rekenen vanaf de bekendmaking van deze beschikking in kennis van de maatregelen die zijn genomen om deze beschikking na te komen.

#### Artikel 6

Deze beschikking is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel, 27 juli 1994.

Voor de Commissie

Hans VAN DEN BROEK

Lid van de Commissie