

II

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

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 26 de Junho de 1996

relativa a um auxílio da Alemanha ao Grupo Volkswagen destinado às unidades fabris em Mosel e Chemnitz

(Apenas faz fé o texto em língua alemã)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(96/666/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

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

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

Considerando o seguinte:

I

Por carta de 14 de Janeiro de 1992⁽¹⁾, a Comissão comunicou à Alemanha a sua decisão de 18 de Dezembro de 1991 de dar início ao processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado relativamente aos auxílios que as autoridades alemãs tencionavam conceder ao Grupo Volkswagen destinados às suas unidades fabris nos novos *Länder*.

Aquando do início do processo, a Comissão expressou sérias dúvidas relativamente à compatibilidade dos auxílios com o disposto no artigo 92º do Tratado, pelos seguintes motivos:

1. Os auxílios estatais não tinham sido notificados à Comissão nos termos do nº 3 do artigo 93º do Tratado e não podiam ser totalmente quantificados;
2. A elevada intensidade de auxílio prevista para um projecto que envolvia um aumento significativo da

capacidade no mercado europeu de automóveis poderia conduzir a distorções da concorrência;

3. A acumulação de auxílios regionais com uma intensidade relativamente elevada não tinha sido suficientemente justificada, atendendo aos problemas estruturais e económicos existentes nos novos *Länder*, a intensidade global de auxílio poderia ser exageradamente elevada e incompatível com os critérios do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis⁽²⁾.

II

Por cartas de 19 de Setembro de 1990, 14 de Dezembro de 1990 e 14 de Março de 1991, a Comissão solicitou a notificação das medidas de auxílio a favor dos novos investimentos da Volkswagen AG nos novos *Länder*, nos termos do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis, tendo sublinhado que esses auxílios não podiam ser concedidos sem notificação prévia à Comissão e respectiva aprovação.

Por carta de 29 de Maio de 1991, a Alemanha alegou que, na sua opinião, o enquadramento comunitário para o sector dos veículos automóveis não era aplicável nos novos *Länder* no período compreendido entre 1 de Janeiro de 1991 e 31 de Março de 1991, uma vez que, originalmente, esse enquadramento deixaria de vigorar no final de 1990 e só podia ter sido prorrogado valida-

⁽¹⁾ JO nº C 68 de 17. 3. 1992, p. 14.

⁽²⁾ JO nº C 123 de 18. 5. 1989, p. 3.

mente pela Comissão em Dezembro de 1990 mediante aceitação formal do Governo alemão ou decisão formal da Comissão num processo nos termos do nº 2 do artigo 93º do Tratado. Todavia, dado que as medidas em questão tinham sido autorizadas antes de 31 de Março de 1991, a Comissão só podia analisá-las no quadro dos regimes de auxílio regionais aprovados para os novos *Länder*.

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

1. A Decisão 90/381/CEE da Comissão ^(*), relativa à aplicabilidade do enquadramento comunitário para o sector dos veículos automóveis à Alemanha, que não tinha sido contestada pelo Governo alemão, não previa qualquer limite temporal, pelo que o princípio do dever de notificação não foi alterado pela renovação do enquadramento comunitário levado a cabo pela Comissão em Dezembro de 1990;
2. O Governo alemão não contestou a prorrogação do enquadramento comunitário nem se pronunciou a esse respeito, pelo que a Comissão presumiu legitimamente que a Alemanha iria respeitar as disposições em vigor;
3. Ao aprovar o alargamento dos regimes de auxílio regionais existentes aos novos *Länder* [SG(91) D/12002, de 9 de Janeiro de 1991], a Comissão tornou bem claro que as disposições dos enquadramentos comunitários deveriam ser respeitadas;
4. O alargamento pressupõe que as disposições do 19º programa-quadro da acção de interesse comum [publicado pelo Governo alemão em Julho de 1991 e aprovado pela Comissão por carta SG(90) D/27707, de 2 de Outubro de 1991] devem igualmente ser observadas relativamente aos projectos de auxílio nos novos *Länder*. Consequentemente, a obrigação de notificação prévia dos auxílios estatais a favor da indústria automóvel aplica-se igualmente nestes casos.

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

A decisão de dar início ao processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado baseou-se numa primeira análise pormenorizada das informações contidas nas cartas das autoridades alemãs de 16 de Setembro e 10 de Dezembro de 1991, em diversos contactos bilaterais mantidos entre as autoridades alemãs e representantes da Comissão, bem como numa visita efectuada pela Comissão ao local em Agosto de 1991.

Por carta de 14 de Janeiro de 1992, a Comissão notificou o Governo alemão para apresentar as suas observações em relação à decisão de dar início ao processo previsto

no nº 2 do artigo 93º do Tratado no caso Volkswagen (VW) no prazo de um mês e para confirmar, no prazo de dez dias úteis, que concordava em suspender todos os pagamentos de auxílios à VW, destinados a investimentos em Mosel, Chemnitz e Eisenach. No caso de essa confirmação não ser fornecida, a Comissão reservava-se o direito de ordenar a suspensão de todos os pagamentos de auxílios estatais a favor dos projectos em questão.

III

Por carta de 29 de Janeiro de 1992, o Governo alemão declarou-se disposto a suspender todos os pagamentos até à conclusão do processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado. Por carta de 31 de Março de 1992, o Governo federal apresentou as suas observações relativamente à carta da Comissão de 14 de Janeiro de 1992.

Por carta de 24 de Abril de 1992, a Comissão solicitou às autoridades alemãs, ao Treuhandanstalt (THA) e à VW o fornecimento de informações suplementares que considerava necessárias para concluir a análise deste caso.

Essas questões, que a Comissão começou por formular num encontro bilateral realizado em 28 de Abril de 1992 e definiu mais precisamente nas cartas de 14 de Maio, 5 de Junho, 21 de Agosto e 17 de Novembro de 1992, foram sendo sucessivamente respondidas pela Alemanha por cartas de 20 de Maio, 3 de Junho, 12 de Junho, 20 de Julho, 29 de Julho, 8 de Setembro, 25 de Setembro, 2 de Outubro, 16 de Outubro, 21 de Outubro, 4 de Novembro e 25 de Novembro de 1992. A VW completou essas informações em comunicações dirigidas à Comissão em 15 de Junho e 30 de Outubro de 1992 e em 12 de Janeiro e 20 de Janeiro de 1993. As respostas foram discutidas por ocasião de reuniões entre representantes da Comissão, de diversas autoridades alemãs e da VW realizadas em 16 de Junho, 9 de Setembro, 12 de Outubro, 16 de Outubro e 3 de Dezembro de 1992 e em 8 e 11 de Janeiro de 1993.

Em inícios de Janeiro de 1993, altura em que a Comissão tinha concluído a sua apreciação do caso e se preparava para tomar uma decisão definitiva, a VW informou-a oficiosamente de que estava a examinar os seus planos de investimento nos novos *Länder*, pelo que solicitava à Comissão que adiasse a sua tomada de decisão até à conclusão dessa análise. As autoridades alemãs estavam de acordo com esta posição.

Em 13 de Janeiro de 1993, a VW decidiu adiar parte substancial dos seus projectos de investimento por um período máximo de três anos. Dado que o novo calendário da realização dos projectos vinha alterar os parâmetros utilizados pela Comissão para apreciação da compatibilidade do projecto de auxílio com o enquadramento comunitário do sector, a Comissão concordou em rever a sua análise por forma a ter em conta os planos de investimento alterados da VW.

(*) JO nº L 188 de 20. 7. 1990, p. 55.

Num encontro bilateral realizado em 5 de Maio de 1993, foram apresentadas à Comissão algumas particularidades do projeto alterado. Por carta de 6 de Junho de 1993, as autoridades alemãs forneceram informações sobre o novo plano de investimento, que foram complementadas pela VW por cartas de 24 de Junho e 6 de Julho de 1993 e numa telecópia de 10 de Novembro de 1993. Essas novas informações foram além disso discutidas em encontros bilaterais realizados em 28 de Maio, 10 de Junho, 2 de Julho e 22 de Julho de 1993. O Governo federal transmitiu novas informações sobre a capacidade global prevista do grupo VW por carta de 15 de Fevereiro e telecópia de 25 de Fevereiro de 1994.

Por ocasião de uma visita às instalações efectuada em inícios de Abril de 1994, foram recolhidas novas informações sobre os projectos que deveriam ser incluídos na análise, dado que revelavam alterações aos projectos. Essas informações foram debatidas em encontros realizados em 11 de Maio, 2 de Junho, 7 de Junho e 24 de Junho de 1994 e completadas por novas informações escritas fornecidas durante esses encontros ou transmitidas pelas autoridades alemãs e pela VW em 10 de Maio, 30 de Junho, 4 de Julho e 12 de Julho de 1994. Por carta de 24 de Maio de 1994 dirigida à VW, as autoridades alemãs alteraram, além disso, os contratos de concessão dos auxílios.

Em 27 de Julho de 1994, a Comissão adoptou a Decisão definitiva 94/1068/CE (*) relativa ao projecto de auxílio das autoridades alemãs para a reestruturação do complexo Fahrzeug-, Motoren- und Zylinderkopfwerke (Mosel I, Chemnitz I, Eisenach), anteriormente pertencente ao «Kombinat IFA» e entretanto adquirido pela VW.

IV

Com a adopção da Decisão 94/1068/CE, este caso de concessão de auxílio só ficou concluído parcialmente, dado que as autoridades alemãs tencionavam além disso conceder auxílios regionais a favor de investimentos nas novas unidades fabris do grupo VW para produção de veículos e motores a construir na Saxónia (Fahrzeug- und Motorenwerke Mosel II e Chemnitz II). Na altura da adopção da referida decisão, as autoridades alemãs afirmaram que os planos de investimento definitivos da VW referentes a estas novas unidades fabris estariam disponíveis em finais de 1994, para se poder proceder à análise habitual.

Posteriormente, o Governo federal informou por diversas vezes a Comissão, verbalmente, sobre atrasos na elaboração desses planos. Uma carta da Comissão de 12 de Abril de 1995 reclamando a apresentação dos planos da VW ficou sem qualquer resposta. Por carta de 4 de Agosto de 1995, a Comissão solicitou a apresentação com urgência das informações necessárias, tendo anunciado que adoptaria uma decisão provisória e posteriormente uma decisão definitiva com base nas informações disponíveis caso a Alemanha não desse resposta ao pedido. Em resposta a esta carta, a Alemanha informou a Comissão por carta de 22 de Agosto de 1995 de que os planos de investimento

da VW continuavam por concluir. Dado que, antes do início do processo previsto no n.º 2 do artigo 93.º, a VW tinha já recebido ilicitamente cerca de 360,8 milhões de marcos alemães sob a forma de subvenções ao investimento (*Investitionszuschüssen*) e 10,6 milhões de marcos alemães sob a forma de prémios do investimento (*Investitionszulagen*), a Comissão notificou a Alemanha, pela Decisão 96/179/CE (†), para lhe apresentar toda a documentação, informações e dados relativos aos novos projectos de investimento do Grupo VW na Saxónia e ao auxílio que lhes seria concedido.

Em resposta a esta decisão provisória, foram transmitidas algumas informações sobre o projecto e a capacidade de produção num encontro realizado em 20 de Novembro de 1995. Essas informações foram completadas numa carta de 13 de Dezembro de 1995, que deu entrada na Comissão em 4 de Janeiro de 1996, e debatidas em encontros realizados em 21 e 22 de Dezembro de 1995. Depois de a Comissão ter formulado novas questões em 15 de Janeiro de 1996 e de ter havido um encontro em 23 de Janeiro de 1996, a maioria das informações pendentes foram transmitidas por cartas de 1 e 12 de Fevereiro de 1996. Em resposta a uma carta da Comissão de 23 de Fevereiro de 1996, na qual se chamava a atenção das autoridades alemãs para informações ainda pendentes, estas foram transmitidas num encontro realizado em 25 de Março de 1996 e debatidas em dois outros encontros em 2 e 10 de Abril de 1996.

Nas diversas comunicações trocadas e nos encontros realizados, foram tratados, nomeadamente, os seguintes pontos relativamente aos novos projectos:

1. Pormenores dos planos de investimento da VW nos novos *Länder* e sua relação com as actividades existentes da VW no sector dos veículos automóveis.
2. Montante exacto dos auxílios previstos e já pagos à VW.
3. Análise das despesas previstas, a fim de determinar a sua elegibilidade de acordo com os critérios utilizados pela Comissão na aplicação do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis.
4. Análise aprofundada dos custos adicionais líquidos das novas unidades fabris de Mosel e Chemnitz em comparação com unidades equivalentes situadas numa região central, não subvencionada, da Comunidade, que a VW deveria escolher como «unidades fabris comparáveis».
5. Previsões relativas à capacidade, produção e custos das novas unidades fabris, bem como à evolução prevista da capacidade anual de todas as fábricas europeias do grupo VW até ao ano 2002.
6. Consideração de eventuais repercussões negativas no conjunto do sector automóvel resultantes da implementação do projecto de auxílio, especialmente no que se refere à evolução da capacidade no sector.

(*) JO n.º L 385 de 31. 12. 1994, p. 1.

(†) JO n.º L 53 de 2. 3. 1996, p. 50.

V

Relativamente à compatibilidade dos auxílios estatais previstos com o mercado comum, a Alemanha apresentou em 1993 os seguintes argumentos:

1. Nº 2, alínea c), do artigo 92º

A Alemanha considera ser este o fundamento jurídico para a apreciação da compatibilidade das medidas de auxílio. Apesar da reunificação da Alemanha em 3 de Outubro de 1990, os novos *Länder* continuavam a estar confrontados com desvantagens económicas decorrentes da divisão da Alemanha.

A Comissão deveria por conseguinte analisar se essas desvantagens justificam a concessão de auxílios estatais. Em caso afirmativo, todos os restantes critérios de apreciação, especialmente os previstos no enquadramento comunitário para o sector dos veículos automóveis, inclusivamente as considerações de carácter sectorial e o critério de um eventual risco de sobrecapacidade, não seriam aplicáveis a estes casos.

2. Nº 3, alínea a), do artigo 92º

Relativamente ao nível de auxílio admissível, as autoridades alemãs alegam que, com base nas estatísticas mais recentes, os novos *Länder* devem ser considerados entre as regiões menos desenvolvidas. Remetem para o pacote *Delors II*, em que estas regiões foram propostas como regiões do objectivo nº 1, tornando assim possível a concessão de auxílios regionais até ao limite de 75 % de equivalente subvenção líquido.

3. Nº 3, alínea b), do artigo 92º

As autoridades alemãs argumentam que se trata de mais um fundamento jurídico para a concessão de auxílios neste caso. Na sua opinião, os problemas da integração e da transição da antiga economia planificada para uma economia de mercado constituem uma perturbação grave da economia da Alemanha.

Relativamente aos auxílios ao investimento para a nova unidade de fabrico de automóveis em Mosel (Mosel II) e para a unidade de fabrico de motores em Chemnitz (Chemnitz II), o Governo federal e a VW apresentaram os seguintes argumentos:

1. A VW adiou grande parte dos seus investimentos nas novas unidades fabris por períodos que vão até três anos e reduziu consideravelmente a dimensão do projecto. Isso teve como consequência uma diminuição dos investimentos globais em comparação com o montante inicialmente notificado (ver motivos *infra*). A diminuição dos investimentos conduziu igualmente a uma redução dos montantes de auxílio regional previstos pelas autoridades alemãs.

2. O elevado montante do auxílio justifica-se pelo facto de a VW dever fazer face a consideráveis desvantagens em termos de custos ao investir nos novos *Länder*, quando comparado com um investimento de raiz numa região central não assistida, como por exemplo Metz (França). As desvantagens em termos de custos de investimento resultam de problemas de infra-estruturas que se fazem sentir na região, condições geológicas desfavoráveis no local, requisitos mais severos em

materia de protecção do ambiente e custos de construção geralmente mais elevados do que em França. Além disso, existia um risco ambiental devido aos resíduos da antiga exploração mineira de urânio e minério de prata da Wismut na proximidade de Mosel. Devido aos custos salariais superiores nos novos *Länder* a partir de 1995, bem como aos custos de material, transporte e energia mais elevados nos primeiros anos de produção das novas unidades fabris, a VW tem que fazer face a custos de exploração consideravelmente superiores do que num outro local tomado como referência. O adiamento dos investimentos veio ainda ampliar a desvantagem em termos de custos salariais, uma vez que a produção das novas unidades fabris será agora iniciada numa altura em que os salários na parte Oriental da Alemanha deverão estar completamente alinhados pelos da parte Ocidental.

3. A nova capacidade criada com as novas unidades fabris não irá aumentar a sobrecapacidade existente na Comunidade, uma vez que substitui capacidades equivalentes na antiga República Democrática da Alemanha (RDA) que foram encerradas, ao mesmo tempo que se abriam novos mercados na Europa Oriental, onde a densidade de veículos era comparativamente reduzida e as capacidades eram insuficientes para satisfazer a procura.

4. No quadro do seu projecto de investimento, a VW tenciona criar nos novos *Länder* uma sólida base de fornecedores de componentes, o que trará importantes vantagens adicionais para a região.

O Governo federal salientou além disso que a análise custos/benefícios por comparação com uma região não assistida da Comunidade (como a cidade de Metz, escolhida pela VW), revestia um carácter meramente hipotético, dado que a única alternativa realista para qualquer nova unidade fabril é uma outra região assistida dentro ou fora da Comunidade (por exemplo, a República Checa), que apresenta vantagens consideráveis face à parte Oriental da Alemanha. Se não tivesse sido assumido um compromisso político no sentido de serem concedidos auxílios regionais de montantes máximos, a empresa não teria escolhido um local nos novos *Länder*. A análise não tem também em conta os riscos não quantificáveis assumidos pela VW ao investir nesta região estruturalmente subdesenvolvida.

VI

A única observação recebida pela Comissão da parte de outro Estado-membro após publicação da comunicação relativa ao início do processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado CE⁽⁶⁾ consistiu numa nota do Governo francês de 7 de Janeiro de 1993, em que este sublinhava que, atendendo às capacidades adicionais de construção de veículos automóveis criadas na sequência dos investimentos da VW e outros projectos de desenvolvimento nos novos *Länder*, estava a prestar uma atenção especial ao tratamento desta questão por parte da Comissão. O Governo francês sublinhou além disso o seguinte:

(6) JO nº C 68 de 17. 3. 1992, p. 14.

1. Os novos *Länder* não deviam ser isentados da disciplina comunitária em matéria de auxílios estatais prevista no nº 2, alínea c), do artigo 92º do Tratado.
2. A aprovação de auxílios por parte da Comissão devia basear-se numa análise pormenorizada dos custos adicionais decorrentes das desvantagens estruturais dos novos *Länder*, tendo ainda em consideração todo o apoio indirecto concedido pelo THA.

O Governo federal respondeu às observações do Governo francês por telecópia dirigida à Comissão em 15 de Outubro de 1993, reiterando o seu ponto de vista no que se refere à aplicação do nº 2, alínea c), do artigo 92º e do nº 3, alínea a), do artigo 92º do Tratado

VII

Conforme explicado por ocasião do início do processo previsto no nº 2 do artigo 93º, os planos de investimento da VW nos novos *Länder* resultam da decisão da empresa de satisfazer a procura adicional de veículos automóveis registada na parte Oriental da Alemanha e na Europa Oriental desde as mudanças políticas e económicas ocorridas na região, através do arranque da produção no interior deste novo mercado.

O projecto de investimento é realizado em várias fases. A primeira fase consistiu na criação, em Dezembro de 1990, da empresa comum Sächsische Automobilbau GmbH (SAB) com o THA, na qual a VW detinha inicialmente uma participação de 12,5 %, tendo a parte restante sido adquirida ao THA em 1 de Janeiro de 1994. Em Maio de 1990, a empresa comum iniciou a montagem em pequena escala do VW Polo (a partir de carroçarias e peças — SKD) na antiga fábrica de veículos Trabant em Mosel (Mosel I) e em 1991 iniciou-se o fabrico do VW Golf (inicialmente apenas a partir da montagem de peças — CKD, posteriormente recorrendo à prensa e à construção de carroçarias da fábrica Mosel II, ver *infra*). Uma segunda fase, inicialmente prevista para 1994, abrange a construção de uma nova fábrica vizinha em Mosel (Mosel II) sob a responsabilidade exclusiva da VW Sachsen GmbH (VWS), uma filial a 100 % da VW constituída em Dezembro de 1990. Em meados de 1991, a VWS passou a assegurar em Eisenach a produção de cabeças de cilindro, anteriormente efectuada pela Automobilwerke Eisenach, onde a produção será mantida até finais de 1996. Em 1 de Janeiro de 1992, a VWS adquiriu ao THA a Motorenwerke Chemnitz GmbH, proprietária de uma fábrica de motores já existente (Chemnitz I). No quadro da segunda fase, deverá ser construída uma nova fábrica de motores na proximidade deste local (Chemnitz II), também prevista inicialmente para 1994.

De acordo com as informações transmitidas pela Alemanha no decurso do processo, a situação é a seguinte:

1. O calendário do projecto de investimento sofreu grandes alterações desde o início do processo. Em 13 de Janeiro de 1993, a VW decidiu adiar grande parte dos investimentos nas novas unidades fabris. Em 1995, a empresa decidiu além disso reduzir os investimentos

nessas fábricas, de modo que a capacidade prevista é de apenas 750 unidades/dia em vez das 1 200 unidades/dia inicialmente previstas. Em consequência destas decisões, as últimas áreas a instalar (oficina de pintura e montagem final) da nova unidade de produção de veículos automóveis Mosel II, que segundo os planos iniciais deveriam entrar em serviço em 1994, só em 1997 deverão arrancar com a produção.

2. A unidade de produção de veículos automóveis Mosel II compreenderá as seguintes áreas: uma prensa, que entrou em serviço em 1994, conforme inicialmente previsto (em parte para abastecimento da unidade Mosel I); uma secção de carroçaria, que está já em serviço desde 1992 com capacidade reduzida para fornecimento da unidade Mosel I e que irá sendo ampliada até atingir a sua capacidade plena em 1997; uma oficina de pintura e uma linha de equipamento interior e montagem final, que deverão ainda ser instaladas. No primeiro ano de produção, a capacidade da oficina de pintura limitar-se-á a 432 unidades-dia, o que corresponde à capacidade da oficina de pintura da unidade Mosel I, que será encerrada no Verão de 1997. Segundo indicações da VW, a partir de 1998 a unidade fabril disporá de uma capacidade global para 172 000 unidades/ano (750 veículos/dia), deverá fabricar veículos da nova geração Golf e Passat e empregar cerca de 3 000 trabalhadores.
3. A nova unidade de fabrico de motores Chemnitz II, inicialmente também prevista para 1994, deverá iniciar a produção em Julho de 1996, substituindo pouco a pouco a fábrica Chemnitz I. Após a entrada em serviço em 1996, começarão por ser produzidas cabeças de cilindro para o actual motor tipo EA 111 (1,4/1,6 l); em meados de 1996 terá início a produção de blocos de cilindro para um novo motor de alumínio EA 111 (1,0/1,4/1,6 l) e até 1998 arrancará progressivamente a produção de outros componentes para este novo motor. A unidade fabril terá uma capacidade global de 376 000 motores/ano e disporá de uma linha de montagem para 202 000 blocos de motor procedentes de outras fábricas para montagem em Mosel. No total, a unidade de Chemnitz empregará cerca de 650 trabalhadores.
4. O investimento global nas novas unidades fabris Mosel II e Chemnitz II elevar-se-á a 2 940,5 milhões de marcos alemães, dos quais 2 654,1 milhões deverão ser considerados elegíveis para auxílios regionais de acordo com os critérios de atribuição de subvenções utilizados na Alemanha e aprovados pela Comissão. Devido às alterações do calendário e da dimensão do projecto, o montante global de investimento diminuiu de forma considerável em relação aos 4 090,9 milhões de marcos alemães previstos aquando do início do processo. Isto deve-se essencialmente à redução da capacidade e ao aumento da eficiência, bem como à baixa geral dos preços dos bens de equipamento.

No quadro seguinte indicam-se os investimentos nas novas unidades fabris que a Comissão considera elegíveis.

(em milhões de marcos alemães)

	Mosel II	Chemnitz II	Total
Investimento global	2 314,5	626	2 940,5
Investimento elegível	2 169,1	485,1	2 654,2
do qual:			
Edifícios e infra-estruturas	681,4	123,9	805,3
Máquinas e equipamentos	1 487,7	361,2	1 848,9

5. As autoridades alemãs propuseram a concessão de auxílios regionais a favor de investimentos nas unidades Mosel II e Chemnitz II no quadro da acção de interesse comum «Melhoria das estruturas económicas regionais», da Lei sobre prémios ao investimento e da Lei sobre as regiões assistidas. No quadro seguinte indicam-se os projectos de auxílio para as novas unidades fabris e a intensidade de auxílio em relação aos investimentos elegíveis de acordo com a definição da Comissão, tendo em conta a correspondente actualização.

	Valor nominal		Valor actual		Intensidade de auxílio (equivalente-subvenção bruto)	
	Mosel	Chemnitz	Mosel	Chemnitz	Mosel	Chemnitz
Investimentos elegíveis	2 169,1	485	1 812,7	373,5	—	—
Auxílio total	638,8	141,1	553,1	102,05	30,51	27,3
do qual:						
Subsídios ao investimento	499,0	108,8	448,9	79,6	24,76	21,3
Prémios ao investimento	97,1	23,3	67,6	15,3	3,73	4,1
Amortizações especiais	42,7	9,0	36,6	7,15	2,02	1,9

A intensidade de auxílio determinada a partir do valor actual em vez do valor nominal é mais expressiva devido ao longo período decorrido entre a recepção dos auxílios e a materialização das desvantagens em termos de custos de investimento e de exploração, que foram tidas em conta pela Comissão ao apreciar a compatibilidade das medidas de apoio com o enquadramento comunitário.

6. A VW indicou que, em comparação com investimentos equivalentes na unidade de referência em França, teria que suportar desvantagens em termos de custos que poderão ir até 989,7 milhões de marcos alemães e outros riscos no montante de 237 milhões de marcos alemães para os investimentos na nova unidade de produção de veículos em Mosel, bem como desvantagens de 246,2 milhões de marcos alemães e outros riscos de 55,6 milhões de marcos alemães para os investimentos na unidade de fabrico de motores Chemnitz II. As desvantagens em termos de custos resultam da situação desfavorável em termos de infra-estruturas e outros aspectos relevantes para o investimento dos novos *Länder* e das localidades de Mosel e Chemnitz, de custos de exploração mais elevados nos

primeiros cinco anos de funcionamento das novas unidades (incluindo custos salariais, de materiais, de transportes e despesas gerais), bem como de determinados riscos ambientais e de custos salariais associados aos investimentos.

7. No contexto da adopção da Decisão 96/257/CE da Comissão (?), relativa aos auxílios à reestruturação concedidos à SEAT, a VW comprometeu-se a reduzir a sua capacidade global de produção de veículos automóveis na Comunidade até finais de 1997. Esse compromisso abrangia igualmente a obrigação de não aumentar a capacidade actual da unidade de Mosel de 432 veículos/dia.
8. Na sequência dos esforços desenvolvidos pela VW no sentido de criar uma base de subcontratantes na região, no final do ano passado tinham já sido constituídas 129 novas empresas nos novos *Länder*, que forneciam peças e componentes às unidades de Mosel e Chemnitz.

(?) JO nº L 88 de 5. 4. 1996, p. 7.

9. A unidade Mosel II e a nova unidade de Chemnitz deverão empregar, no seu conjunto, 3 600 trabalhadores (sem incluir aprendizes). Acessoriamente, a implantação de subcontratantes para as novas unidades fabris no local e outros efeitos multiplicadores deverão conduzir à criação de cerca de 20 000 postos de trabalho nos novos *Länder*.

VIII

Ao dar início ao processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado, as questões levantadas pela Comissão em relação às medidas de auxílio previstas das autoridades alemãs a favor das novas unidades fabris de Mosel II e Chemnitz II centravam-se nos seguintes pontos principais:

No quadro do exame que conduziu ao início do processo, foram reunidas informações que mostravam tratar-se de auxílios regionais e de outros auxílios, cuja intensidade de auxílio exacta deveria ainda ser calculada.

Com base nas informações apresentadas pelas autoridades alemãs e pela VW no decurso do processo, a Comissão conseguiu formar uma imagem completa de todos os elementos de auxílio envolvidos neste caso e quantificar exactamente esses auxílios e o seu horizonte temporal.

Os auxílios directos ao investimento nas novas unidades fabris de Mosel II e Chemnitz II acima quantificados foram concedidos pela Alemanha no quadro da acção de interesse comum «Melhoria das estruturas económicas regionais», da Lei sobre prémios ao investimento e da Lei sobre as regiões assistidas, que tinham sido anteriormente aprovadas pela Comissão.

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

IX

A Alemanha infringiu o disposto no nº 3 do artigo 93º do Tratado (CE) ao não notificar previamente, conforme prescrito nessa disposição, o pagamento de partes de auxílios regionais no quadro dos investimentos nas fábricas de Mosel II e Chemnitz II. A VW beneficiou de subvenções ao investimento no montante de 360,8 milhões de marcos alemães e de prémios ao investimento no montante de 10,6 milhões de marcos alemães. A VW contabilizou amortizações especiais relacionadas com os investimentos, que não foram, todavia, ainda reconhecidas pelas autoridades financeiras. Dado que a Alemanha não notificou previamente a adopção das medidas de auxílio, a Comissão não pôde pronunciar-se sobre as mesmas antes da sua execução. O auxílio é, por conseguinte, considerado ilegal,

visto que uma parte foi concedida em infracção ao disposto no nº 3 do artigo 93º do Tratado.

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

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

X

Relativamente aos fundamentos jurídicos com base nos quais a Comissão deveria avaliar a compatibilidade dos projectos de auxílio, o Governo federal sublinhou que as derrogações previstas no nº 2, alínea c), do artigo 92º (auxílios atribuídos à economia de certas regiões da República Federal da Alemanha afectadas pela divisão da Alemanha), no nº 3, alínea a), do artigo 92º (auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego), ou no nº 3, alínea b), do artigo 92º (auxílios destinados a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-membro) deveriam aplicar-se a todas as medidas que a Comissão pudesse considerar como auxílios.

A aplicação da derrogação prevista no nº 3, alínea b), do artigo 92º de Tratado não se justifica de modo algum no caso da Alemanha. Embora a reunificação tenha tido efeitos negativos na economia alemã, isso não é por si só suficiente para permitir aplicar a referida disposição a um regime de auxílio. A última vez que a Comissão classificou um regime de auxílio como medida destinada a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-membro foi em 1991, ao aprovar um auxílio a favor de um programa de privatização na Grécia. Na decisão correspondente, a Comissão frisou que o programa de privatização constituía uma parte integrante dos compromissos assumidos em conformidade com a Decisão 91/306/CEE do Conselho, de 4 de Março de 1991, relativamente ao saneamento da economia nacional. A situação na Alemanha é completamente diferente.

A derrogação prevista no nº 2, alínea c), do artigo 92º do Tratado deve ser objecto de uma interpretação restritiva e não deve ser aplicada a auxílios regionais a favor de novos projectos de investimento. A Comissão considera que as derrogações previstas no nº 3, alíneas a) e c), do artigo 92º, bem como, atendendo ao sector económico em questão, o enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis permitem dar resposta aos problemas dos novos *Länder*.

(*) Colectânea 1973, p. 611.

XI

Indicam-se em seguida quais os auxílios previstos pelo Governo federal a favor das unidades fabris de Mosel II e Chemnitz II que a Comissão pode aceitar à luz do exame efectuado nos termos do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis aplicável aos auxílios regionais. O enquadramento comunitário reconhece expressamente o valioso contributo que a implantação de novas unidades de produção de veículos automóveis e componentes em regiões menos favorecidas pode fornecer para o desenvolvimento regional. Esta posição corresponde à atitude geralmente positiva adoptada pela Comissão em relação a auxílios aos investimentos concedidos na perspectiva de eliminar deficiências estruturais em regiões desfavorecidas da Comunidade.

Ao proceder a uma apreciação de auxílios regionais a favor da indústria automóvel, a prática corrente da Comissão^(*) segue sempre o seguinte esquema:

Em primeiro lugar, deve ser analisado pura e simplesmente se um auxílio regional pode ser concedido. Verifica-se se a região em causa é elegível para benefício de auxílios ao abrigo do direito comunitário (geralmente de acordo com um regime de auxílios existente) e se o investidor dispõe de outra hipótese de localização do projecto (mobilidade do projecto).

Em segundo lugar, analisa-se se as medidas de auxílio previstas são proporcionais aos problemas regionais que visam resolver. Para o efeito, a Comissão utiliza o método corrente da análise custos/benefícios e compara os custos que o investidor deve suportar para a execução do projecto na região assistida em causa com os custos que seriam suportados numa região central não assistida, para desse modo determinar as desvantagens específicas da região. A compensação dessas desvantagens através de auxílios regionais é sempre autorizada.

Em terceiro lugar, deve ser analisada a questão dos complementos de auxílio (os chamados «top-up»). Trata-se de aumentos da intensidade de auxílio, que deverão constituir um incentivo adicional para que o investidor realize o investimento na região assistida em causa. Esses complementos são geralmente aprovados, a não ser que o investimento crie problemas a nível da capacidade no sector em questão. Nesse caso, o auxílio é limitado ao estritamente necessário para compensar as desvantagens regionais.

O montante global do auxílio que a Comissão pode autorizar resulta da soma dos montantes determinados nas duas últimas etapas. Esse montante é geralmente actualizado e expresso na forma de percentagem dos investimentos elegíveis, a fim de poder ser comparado com o equivalente-subvenção bruto.

XII

A Comissão reconhece que os novos *Länder* constituem uma região subdesenvolvida e com um nível de vida baixo. A produtividade nessa região situa-se bastante abaixo da média comunitária, sendo a taxa de desemprego extraordinariamente elevada e com tendência a aumentar. Como contributo para o desenvolvimento da região, foram autorizados importantes auxílios ao investimento e auxílios de outros tipos. As regiões de Mosel e Chemnitz, onde as novas unidades fabris serão implantadas, podem beneficiar (até Abril de 1991) de auxílios ao investimento até ao máximo de 33 % e (posteriormente) até 35 % de intensidade de auxílio bruta.

Tendo em conta a difícil situação socioeconómica da região, a Comissão está de acordo com a posição das autoridades alemãs segundo a qual os investimentos previstos deverão fornecer um importante contributo para o desenvolvimento económico de novos *Länder*. O plano de investimento deverá permitir criar ou manter 3 600 postos de trabalho. Além disso, deverão ser criados mais 20 000 postos de trabalho indirectos na sequência da implantação no local de fornecedores de componentes e através de outros efeitos multiplicadores sobre a economia dos novos *Länder*.

Todavia, conforme sublinhado no enquadramento comunitário, ao apreciar projectos de auxílio regional neste sector a Comissão deve certificar-se de que os auxílios são proporcionais aos problemas que visam resolver e deve pesar as vantagens decorrentes para o desenvolvimento regional contra os eventuais efeitos negativos no conjunto do sector, por exemplo, a criação de consideráveis sobre-capacidades.

Se bem que a Comissão possa admitir que a opção mais realista para este investidor consistiria na execução do projecto numa outra região assistida da Comunidade ou na Europa Oriental, considera no entanto que a determinação dos custos adicionais decorrentes das desvantagens estruturais da região em questão faz mais sentido a partir de uma comparação do projecto como outro hipotético projecto de construção de raiz numa região não assistida da Comunidade.

Consequentemente, recorrendo à colaboração de um perito externo, a Comissão efectuou uma análise custos/benefícios pormenorizada com vista à avaliação dos custos adicionais líquidos associados às novas unidades fabris de Mosel e Chemnitz quando comparados com unidades equivalentes em Metz (França) ou num local alternativo escolhido pela VW. Esses custos adicionais abrangem não só os custos de investimento adicionais como ainda os custos de exploração adicionais das novas unidades fabris nos primeiros anos de funcionamento. A inclusão dos custos de exploração adicionais durante os primeiros anos no cálculo das desvantagens gerais em termos de custos justifica-se devido aos inevitáveis problemas existentes nos primeiros anos de funcionamento, resultantes do subdesenvolvimento, de instalações só parcialmente concluídas, de processos de aprendizagem mais longos, da distância geográfica, dos custos de transporte adicionais, da existência de um número insuficiente de fornecedores de componentes na região da falta de mão-de-obra qualificada, etc., todos eles factores que se devem à implantação do projecto numa zona periférica.

(*) Ver, por exemplo, os casos de auxílio Ford/VW, JO nº C 257 de 3. 10. 1991, p. 5, Opel Eisenach, JO nº C 43 de 16. 2. 1993, p. 14, FIAT Mezzogiorno, JO nº C 37 de 11. 2. 1993, p. 15, Jaguar, JO nº C 201 de 23. 7. 1994, p. 4, Fasa Renault, JO nº C 267 de 14. 10. 1995, p. 13 e Ford Genk, JO nº C 5 de 10. 1. 1996, p. 5.

A avaliação das desvantagens em termos de custos efectuada pela Comissão, que se baseia em grande parte nos dados fornecidos pela VW e em parte em fontes independentes, difere consideravelmente da primeira avaliação efectuada pela VW e apresentada pelas autoridades alemãs no início de 1996. Estas divergências devem-se ao facto de, na opinião da Comissão, nem todas as desvantagens em termos de custos consideradas pela VW serem encargos adicionais.

Entre as rubricas reconhecidas pela Comissão como desvantagens efectivas em termos de custos de investimento figuram alguns custos adicionais de infra-estruturas e gastos relacionados com as características geológicas desfavoráveis dos locais de implantação de Mosel e Chemnitz, bem como preços de terrenos e custos de construção mais elevados. Em contrapartida, os gastos que a VW atribuiu a requisitos ambientais mais severos na Alemanha, particularmente em termos de poluição atmosférica, só em parte foram reconhecidos, visto que a experiência demonstra que todos os fabricantes de veículos automóveis da Comunidade, inclusivamente a VW, procuram garantir um elevado nível de protecção do ambiente nas suas novas unidades fabris em toda a Comunidade, mesmo nos Estados-membros que ainda não adoptaram disposições na matéria.

Ao calcular os custos de exploração, a Comissão tem geralmente em conta as desvantagens dos projectos realizados de raiz (projectos *greenfield*: por exemplo, caso Ford/VW e FIAT Mezzogiorno, nota de pé-de-página 9) durante um período de cinco anos e as desvantagens das ampliações (*expansions*: por exemplo, os casos SEVEL Val di Sangro⁽¹⁰⁾, Jaguar e Ford Genk, nota de pé-de-página 9) durante um período de três anos. Neste contexto, a expressão projecto de raiz é utilizada não apenas para designar que a unidade fabril se situa de facto num terreno aberto, mas que na perspectiva da empresa investidora se trata de um local novo, ainda para desenvolver. Consequentemente, a empresa vê-se confrontada com os seguintes problemas específicos por oposição à ampliação de uma fábrica já existente: falta de infra-estruturas adequadas, falta de uma logística organizada, inexistência de mão-de-obra qualificada para os objectivos concretos da empresa em questão e inexistência de uma estrutura de fornecedores de componentes. No entanto, se estes serviços puderem ser prestados por uma unidade do mesmo grupo situada nas proximidades, o projecto será considerado como ampliação, mesmo no caso de ser localizado em terreno aberto. Esta definição comunitária difere da noção de novo investimento, tal como determina pelo direito nacional. Dado que um projecto de raiz definido nestes termos envolve problemas mais importantes e que o espaço de tempo necessário para atingir a capacidade plena, e consequentemente a rentabilidade, é mais prolongado, pode justificar-se o cálculo das desvantagens de custos de exploração por referência a um período mais longo. Este princípio foi igualmente reconhecido pela Comissão no caso Opel Eisenach. Em Eisenach existia uma antiga fábrica de automóveis da RDA. No entanto, do ponto de vista da Opel, o local de implantação era novo, dado que se verificavam as desvantagens típicas

acima descritas. Consequentemente, o projecto foi considerado como projecto de raiz.

No caso em apreço, a Comissão teve de ter em conta que as diferentes partes do projecto de investimento em Mosel iam entrar em funcionamento em momentos distintos. Consequentemente, as dificuldades iniciais relacionadas com as diversas partes do projecto também ocorreriam em momentos diferentes. Além disso, a Comissão tomou igualmente em consideração o facto de a natureza do projecto ter sofrido alterações devido aos atrasos na sua execução. Com a instalação da prensa e da decisão de carroçaria e a sua ligação à antiga fábrica Mosel I, em 1994 já estava implantada em Mosel uma unidade de produção de veículos automóveis em pleno funcionamento. Isto é igualmente manifesto pela rentabilidade das empresas VW na Saxónia desde 1994.

Os futuros investimentos numa nova oficina de pintura e numa linha de montagem final em Mosel II não constituem, por conseguinte, um investimento de raiz, mas antes a ampliação de capacidades existentes. Dado já existir uma estrutura montada de fornecedores de componentes (ver *supra*), terem já sido criadas as infra-estruturas necessárias e a maioria dos trabalhadores terem sido absorvidos de Mosel I, as desvantagens típicas de um projecto de raiz só se colocam numa medida bastante reduzida. O mesmo é válido em relação à unidade de fabrico de motores Chemnitz II. Tal como noutros casos de ampliação da capacidade, o aumento da produção nestas unidades fabris é muito rápido. Enquanto as autoridades alemãs e a VW propuseram inicialmente uma análise do período 1998-2002 para todos os projectos em Mosel e Chemnitz, a Comissão analisou as desvantagens de exploração em relação aos projectos de raiz por referência a um período de cinco anos, 1993-1997 (construção de carroçarias) e 1994-1998 (prensa), e em relação às ampliações por referência a um período de três anos, 1997-1999 (oficina de pintura, montagem final, Chemnitz II). Foi igualmente tido em conta que a capacidade de produção de prensa e de construção de carroçarias foi ampliada no mesmo período (1997-1999) de 432 automóveis/dia para 750 automóveis/dia, a fim de abastecer plenamente a nova oficina de pintura e a linha de montagem final em Mosel II. Consequentemente, a análise teve em conta, em relação a este período (1997-1999), desvantagens adicionais em termos de custos de exploração resultantes da ampliação.

As desvantagens do investimento foram calculadas com a máxima precisão e comparadas com os custos que seriam gerados por projectos idênticos na hipotética unidade de referência de Metz. Os custos adicionais propostos pela empresa relacionados com infra-estruturas, terrenos, edifícios, reconstrução de instalações existentes, medidas suplementares de protecção do ambiente devido a disposições mais rigorosas aplicadas na Alemanha e outras desvantagens foram analisados, tendo sido incorporados na análise custos/benefícios integral ou parcialmente nuns casos e excluídos noutros. Neste contexto, foi frisado que uma unidade de referência constitui um local de implantação realista e não ideal. Muitas das medidas de dotação de infra-estruturas necessárias na Saxónia teriam igualmente que ser realizadas na região de Metz, embora parcialmente em menor medida (por exemplo, fundação sobre pilares, nivelamento do solo, custos de conexão à rede rodoviária).

⁽¹⁰⁾ JO nº C 298 de 11. 11. 1995, p. 9.

Ao proceder ao cálculo das desvantagens em termos de custos de exploração, a Comissão teve em conta os custos salariais relativamente baixos até 1994 e comparativamente superiores no futuro na Alemanha Oriental, os custos superiores do material adquirido a fornecedores locais, os custos adicionais de transporte e determinadas desvantagens referentes a despesas gerais e gastos semelhantes, por oposição ao local de implantação alternativo. Importa referir que esta análise se baseia essencialmente em hipóteses realistas sobre evolução futura, visto que mais de 60 % das desvantagens em termos de custos se referem a custos de exploração durante os três ou cinco primeiros anos de funcionamento.

Ao avaliar os custos salariais, a Comissão teve em conta o facto de a VW não ter podido tirar plenamente partido da vantagem em termos de custos decorrente do baixo nível dos salários nos novos *Länder* no início dos anos 90, devido a atraso dos investimentos, em consequência do qual uma parte das novas unidades fabris só entrará em funcionamento em 1997. No entanto, mesmo em 1997, os salários horários e outras condições de trabalho, com o período de duração do trabalho, direito a férias e pagamentos de subsídios nos novos *Länder* ainda não estarão completamente alinhados pelo nível vigente na Alemanha Ocidental. Consequentemente, a VW também não terá que suportar todas as desvantagens em termos de custos salariais suportados pelas empresas da Alemanha Ocidental, por oposição ao local de implantação alternativo.

Tendo em conta a probabilidade de redução das desvantagens com a evolução da situação, afigura-se realista estimar as desvantagens em termos de custos de investimento e de exploração em 22,3 % dos investimentos elegíveis após actualização no caso Mosel II e 20,8 % no caso de Chemnitz II. Este cálculo foi transmitido à VW e às autoridades alemãs para apreciação, tendo sido aceite em princípio como correcto após alguns esclarecimentos. Dado que a intensidade dos auxílios, que se situa em 30,5 % (após actualização) no caso de Mosel II e em 27,3 % no caso de Chemnitz II, excede claramente as desvantagens, não pode ser considerada proporcional aos problemas que visa resolver. Consequentemente, a Comissão não pode aceitar os auxílios regionais para ambos os projectos na sua totalidade, mesmo que estes não tenham repercussões negativas no conjunto do sector.

Relativamente à probabilidade das repercussões dos auxílios no sector dos veículos automóveis da Comunidade no seu conjunto, dever-se-à recordar que, na altura em que foi adoptado o enquadramento comunitário, não existiam sobre capacidades na Comunidade. Esta situação alterou-se fundamentalmente em 1993, altura em que a procura registou uma diminuição de 15 %. Segundo o que a Comissão pôde verificar, a maioria dos fabricantes de veículos automóveis da Comunidade levou a cabo recentemente programas de investimento concebidos na fase de expansão (1989-1992) e que pressupunham um aumento das capacidades até meados da década, a fim de dar resposta ao crescimento esperado da procura de veículos novos na Europa. Em alguns casos, os aumentos de capacidade apresentam uma dimensão considerável. Muito embora a moderação do desenvolvimento do mercado dos veículos automóveis desde 1993 tenha em certa medida motivado uma revisão desses planos de expansão, não conduziu todavia a uma alteração fundamental das previ-

sões para o sector em termos de capacidade. As capacidades adicionais criadas nos últimos anos na sequência de investimentos japoneses em unidades fabris localizadas na Comunidade irão igualmente entrar em funcionamento neste período. Os aumentos de capacidade de importantes fabricantes europeus na Europa Oriental, entre os quais se encontra igualmente a VW com a sua marca Skoda, irão também repercutir-se no mercado comunitário, mercado a que esses produtos têm um acesso relativamente livre. Com base nos cálculos mais recentes, a Comissão estima que a capacidade de produção de veículos automóveis na Comunidade se situou em 18 milhões de unidades em 1995, devendo aumentar para cerca de 20 milhões de unidades em 1999. Partindo do princípio de que a procura na Comunidade, após a quebra registada, irá novamente crescer a ritmo lento e que a balança comercial da Comunidade no domínio dos veículos não continuará a deteriorar-se, as previsões de mercado mais recentes apontam para que a procura atinja cerca de 13-14 milhões de automóveis no ano 2000. Daqui se pode concluir que os graves problemas actuais de sobre capacidade na Comunidade, com uma taxa de utilização média no ano passado de apenas 70 %, se irão manter ao longo de grande parte da década caso o sector não decida proceder ao encerramento de sobre capacidades nos próximos anos. Dado que os efeitos de distorção da concorrência dos auxílios estatais concedidos a fabricantes isolados são particularmente significativos em sectores que registam consideráveis sobre capacidades, esta perspectiva geral constitui mais uma razão para que a Comissão exerça particular vigilância ao apreciar projectos de auxílio a favor de projectos que conduzem à criação de novas capacidades na indústria automóvel.

No que diz respeito à realização do plano de investimento da VW nos novos *Länder* e às suas prováveis repercussões no sector dos veículos automóveis a nível comunitário, a Comissão regista que o grupo VW irá construir a unidade fabril Mosel II com uma dimensão inferior ao inicialmente previsto, de modo que, após a entrada em funcionamento, a unidade terá uma capacidade de 750 veículos/dia. No entanto, deverá igualmente ser tido em conta que a empresa pode posteriormente duplicar a sua capacidade com um investimento relativamente reduzido, dado que os edifícios e as infra-estruturas existentes excedem substancialmente as necessidades da capacidade agora projectada.

A fim de cumprir as obrigações decorrentes da Decisão 96/257/CE relativa aos auxílios à reestruturação a favor da Seat, a VW tem que garantir que a capacidade das unidades fabris de Mosel não exceda 432 veículos/dia até final de 1997. A VW tenciona encerrar a unidade fabril Mosel I no Verão de 1997, altura em que a oficina de pintura de Mosel II deverá entrar em serviço. Além disso, a empresa limitará provisoriamente a capacidade desta nova oficina de pintura, em termos técnicos, a 432 veículos/dia, ao não instalar um segundo equipamento ESTA antes do final de 1997. Será deste modo criado um estrangulamento provisório para limitar a capacidade da VW em Mosel durante o período em que vigorem as obrigações previstas na decisão 96/257/CE. O respeito desta limitação de capacidade deverá ser verificado através de controlos por amostragem efectuados no local a intervalos irregulares, procedimento para o qual a Alemanha deu já o seu consentimento.

Tendo em conta o encerramento previsto da unidade Mosel I, a Mosel II deverá contribuir para um aumento da capacidade da 320 veículos/dia em 1998, ou seja, 2,6 % da capacidade global da VW. Em Chemnitz, a nova unidade de fabrico de motores, com uma capacidade de 376 000 unidades, irá substituir a antiga fábrica cuja capacidade anual ascendia a 280 000 unidades, o que resulta num aumento líquido de 96 000 unidades, correspondendo a cerca de 3,1 % da capacidade global de produção de motores do grupo VW na Europa Ocidental. Na sua decisão sobre o plano da Fiat para o Mezzogiorno (nota de pé-de-página 9), a Comissão aceitou em Novembro de 1992 considerar um aumento de 3 % da capacidade de produção de veículos do grupo proporcional à evolução do mercado de veículos automóveis na Comunidade, concluindo que o projecto não tenha repercussões negativas no sector.

Todavia, desde a adopção desta decisão da Comissão, a situação e as perspectivas na indústria automóvel europeia registaram uma deterioração, conforme já referido. É, pois, necessário verificar que a indústria automóvel da Europa Ocidental regista actualmente sobrecapacidades que não será possível eliminar o médio prazo. Por conseguinte, a Comissão considera que o projecto da VW Sachsen virá acentuar os problemas sectoriais. Nos casos em que um investimento tem repercussões num sector no seu conjunto, a política adoptada pela Comissão até agora ao aplicar o enquadramento comunitário tem sido sempre, todavia, a de limitar os auxílios estritamente aos custos adicionais líquidos que um investidor tem que suportar na região desfavorecida (casos Opel Eisenach, SEAT Pamplona, Ford Genk). Consequentemente, a Comissão só pode autorizar auxílios regionais a favor da VW Sachsen e da VW Sachsen Immobilienverwaltung (a filial da VW Sachsen responsável pela gestão da parte imobiliária das unidades fabris) com uma intensidade de 22,3 % em relação a Mosel II e de 20,8 % em relação a Chemnitz II. Com base no calendário dos auxílios regionais notificado e nos tipos de auxílio previstos, isto significa a aprovação de 418,7 milhões de marcos alemães sob a forma de subvenções ao investimento para Mosel II e Chemnitz II e de 120,4 milhões de marcos alemães sob a forma de prémios ao investimento para Mosel II e Chemnitz II.

A Comissão considera necessário que as autoridades alemãs exerçam uma supervisão sobre a realização efectiva das despesas elegíveis do projecto de acordo com a definição da Comissão e sobre o pagamento rigoroso dos auxílios. A Comissão solicita às autoridades alemãs que lhe transmitam relatórios anuais sobre os resultados dessa supervisão, cujos resultados serão discutidos em conjunto antes do pagamento dos auxílios. Pretende-se com esta supervisão garantir que as intensidades de auxílio regional expressas enquanto equivalente-subvenção bruto, conforme definido na presente decisão, sejam observadas pelas autoridades alemãs. Em conformidade com o relatório intercalar do Sächsischen Aufbaubank já apresentado, esta supervisão é levada a cabo não só para verificar o respeito da intensidade de auxílio autorizada, como também a realização efectiva das despesas elegíveis. Neste contexto, a transferência de activos fixos de Mosel I para Mosel II não pode ser subvencionada através de auxílios

regionais. Além disso, a supervisão permitirá verificar o respeito das capacidades previstas para as unidades fabris em Mosel até finais de 1997.

XIII

Conforme acima exposto, a Comissão procedeu a uma análise pormenorizada a fim de determinar as desvantagens líquidas a que a VW teve que fazer face devido aos seus investimentos na Saxónia. Atendendo às repercussões negativas deste projecto no sector, os auxílios autorizados têm que se restringir à compensação dessas desvantagens. Um auxílio superior não seria proporcional aos problemas regionais.

Consequentemente, não podem ser autorizados os auxílios regionais previstos a favor da VW Sachsen e VW Sachsen Immobilienverwaltung referentes aos projectos Mosel II e Chemnitz II que excedam as intensidades de auxílio referidas como aceitáveis na secção XII. O prémio ao investimento é autorizado na íntegra, atendendo ao facto de se tratar de uma bonificação fiscal concedida de forma quase automática. Dado que a empresa e as autoridades alemãs qualificaram os auxílios sob a forma de amortizações especiais, num valor nominal estimado de 51,67 milhões de marcos alemães, como um tipo de auxílio mais fácil de eliminar, a Comissão concorda em que os auxílios a suprimir sejam deduzidos do total das amortizações especiais previstas. Dado que os auxílios previstos excedem o montante admissível em mais do que o valor das amortizações especiais previstas, também não poderão ser concedidos outros auxílios regionais previstos a favor da VW Sachsen e VW Sachsen Immobilienverwaltung referentes aos projectos Mosel II e Chemnitz II sob a forma de subsídios ao investimento no montante de 189,1 milhões de marcos alemães,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

São compatíveis com o disposto no nº 3, alínea c), do artigo 92.º do Tratado CE e com o nº 3, alínea c), do artigo 61.º do Acordo EEE os seguintes auxílios previstos pela Alemanha a favor de diversos projectos de investimento da Volkswagen AG na Saxónia:

- auxílios concedidos pela Alemanha à Volkswagen Sachsen GmbH e Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltung GmbH referentes aos seus projectos de investimento em Mosel (Mosel II) e em Chemnitz (Chemnitz II) sob a forma de subvenções ao investimento até ao montante de 418,7 milhões de marcos alemães,
- auxílios concedidos pela Alemanha à Volkswagen Sachsen GmbH e Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltung GmbH referentes aos seus projectos de investimento em Mosel (Mosel II) e Chemnitz (Chemnitz II) sob a forma de prémios ao investimento até ao montante de 120,4 milhões de marcos alemães.

Artigo 2º

São incompatíveis com o disposto no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado CE e com o nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE, pelo que não podem ser concedidos, os seguintes auxílios previstos pela Alemanha a favor de diversos projectos de investimento da Volkswagen AG na Saxónia:

- auxílios ao investimento a favor da Volkswagen Sachsen GmbH e Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltung GmbH referentes aos seus projectos de investimento em Mosel II e Chemnitz II sob a forma de amortizações especiais sobre investimentos no quadro de Fördergebietsgesetzes (Lei sobre as regiões assistidas), de um valor nominal de 51,67 milhões de marcos alemães,
- auxílios ao investimento a favor da Volkswagen Sachsen GmbH e Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltung GmbH referentes aos seus projectos de investimento em Mosel II sob a forma de subvenções ao investimento no montante de 189,1 milhões de marcos alemães que ultrapassam o montante referido no primeiro travessão do artigo 1º

Artigo 3º

A Alemanha garantirá que a capacidade das unidades fabris de Mosel não exceda o nível de 432 unidades/dia em 1997. Para o efeito, transmitirá à Comissão relatórios mensais sobre a capacidade e a produção dessas unidades, indicando separadamente os dados referentes a Mosel I e Mosel II. Além disso, a Alemanha declarou-se disposta a autorizar a verificação desses dados através de controlos por amostragem efectuados a intervalos irregulares por

funcionários da Comissão e por peritos contratados pela Comissão.

Por outro lado, a Alemanha transmitirá e discutirá com a Comissão relatórios anuais sobre a realização dos investimentos elegíveis no montante de 2 654,1 milhões de marcos alemães em Mosel II e Chemnitz II e sobre os auxílios efectivamente pagos, a fim de garantir que a intensidade de auxílio efectiva combinada, expressa com equivalente-subvenção bruto, não exceda 22,3 % no que se refere a Mosel II e 20,8 % no que se refere a Chemnitz II. A Comissão espera que o relatório referente a 1994 e 1995 seja apresentado até final de 1996 e o relatório referente a 1996 até 1 de Maio de 1997.

Artigo 4º

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

Artigo 5º

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

Feito em Bruxelas, em 26 de Junho de 1996.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão