II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 26 juni 1996

om stöd från Tyskland till Volkswagen-gruppen för fabrikerna Mosel och Chemnitz

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(96/666/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beslutande av Avtalet om upprättandet av Europeiska ekonomiska samarbetsområdet särskilt artikel 62.1a i detta,

efter det att de berörda parterna i enlighet med artikel 93.2 har fått möjlighet att yttra sig, och

med beaktande av följande:

I

I en skrivelse av den 14 januari 1992 ([1]) underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut av den 18 december 1991 om att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i EG-fördraget om det stöd som de tyska myndigheterna planerat för Volkswagen-gruppen (nedan kallad VW) för etablering av fabriker i de nya delstaterna.

Då förfarandet inleddes tvivlade kommissionen av följande skäl allvarligt på att stödet skulle vara förenligt med artikel 92 i EG-fördraget:

1) Det statliga stödet hade inte anmälts till kommissionen enligt artikel 93.3 i fördraget och kunde inte helt storleksbestämmas.

2) Den planerade, uppenbarligen höga stödnivån för en plan som hänger samman med en avsevärd kapacitetsutbyggnad på den europeiska marknaden för motorfordon, skulle kunna leda till snedvridningar av konkurrensen.

3) Ackumuleringen av regionalt stöd med jämförelsevis hög stödnivå hade inte motiverats tillräckligt i förhållande till de strukturella och ekonomiska problemen i de nya delstaterna; gemenskapens stödnivå har möjligen höjts och är därmed oförenlig med kriterierna i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till bilindustrin. ([2])

II

I skrivelser av den 19 september 1990, 14 december 1990 och 14 mars 1991 begärde kommissionen en anmälan av stödåtgärderna till Volkswagen AG för nyinvesteringar i de nya delstaterna enligt gemenskapens ramverk för statligt stöd till bilindustrin och underströk att sådant stöd inte får beviljas, innan det har anmälts till och godkänts av kommissionen.

Den tyska regeringen hävdade i en skrivelse av den 29 maj 1991 att gemenskapens riktlinjer för bilindustrin enligt dess mening inte var tillämpliga på de nya delstaterna mellan den 1 januari 1991 och den 31 mars 1991, eftersom dessa ursprungligen endast skulle gälla till slutet av år 1990 och att en förlängning genom beslut av

([1]) EGT nr C 68, 17.3.1992, s. 14.

([2]) EGT nr C 123, 18.5.1989, s. 3.

kommissionen i december 1990 kunde göras rättsligt bindande först efter förbundsregeringens formella antagande av förlängningen eller genom ett formellt beslut av kommissionen enligt artikel 93.2 i EG-fördraget. Eftersom dessa stödåtgärder godkändes före den 31 mars 1991, hade de enbart kunnat granskas av kommissionen med hänsyn till de beviljade reglerna för regionalt stöd till de nya delstaterna.

Tysklands rättsliga inställning delades av följande skäl inte av kommissionen:

1) Kommissionens beslut 90/381/EEG [3] om tillämpning av gemenskapernas riktlinjer för bilindustrin i Tyskland, vilka inte överklagades av förbundsregeringen, hade ingen begränsning i tiden, varför den förlängning av gemenskapens riktlinjer som företogs av kommissionen i december 1990 inte påverkade anmälningsplikten.

2) Förbundsregeringen varken överklagade eller reagerade på förlängningen av gemenskapens riktlinjer, varför kommissionen rimligtvis kunde anta att Tyskland skulle följa bestämmelserna.

3) Vid godkännandet av utvidningen av de gällande reglerna för regionalt stöd till de nya delstaterna (SG(91) D/12002 av den 9 januari 1991) fastställde kommissionen att reglerna i gemenskapens riktlinjer skall följas.

4) Denna utvidning leder till att reglerna i det nittonde ramprogrammet för gemenskapens uppgifter (som hade anmälts av Tyskland i juli 1991 och som godkändes genom skrivelse SG(90) D/27707 av den 2 oktober 1991) skall följas också då stödet betalas ut i de nya delstaterna. Reglerna för förhandsanmälan av stöd till bilindustrin gäller därför också i dessa fall.

Kommissionen ansåg således att dessa ärenden inte anmälts, eftersom de tyska myndigheterna hade godkänt dessa utan föregående godkännande av kommissionen.

Beslutet att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i EG-fördraget grundade sig på en första detaljerad granskning av uppgifterna i de tyska myndigheternas skrivelser av den 16 september och den 10 december 1991, flera bilaterala kontakter mellan de tyska myndigheterna och företrädare för kommissionen samt på ett besök av kommissionen på fabriksorten i augusti 1991.

Kommissionen uppmanade i sin skrivelse av den 14 januari 1992 förbundsregeringen dels att inom en månad ta ställning till beslutet om att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i EG-fördraget i VW-ärendet, dels att inom tio arbetsdagar bekräfta att man accepterade att upphöra med alla stödutbetalningar till VW för dess investeringar i Mosel, Chemnitz och Eisenach. Kommissionen förbehöll sig rätten att upphöra med varje form av utbetalning av statligt stöd till projekten, om någon sådan bekräftelse inte mottogs.

III

Förbundsregeringen förklarade sig i en skrivelse av den 29 januari 1992 beredd att upphöra med vidare stödutbetalningar tills förfarandet enligt artikel 93.2 avslutats. I en skrivelse av den 31 mars 1992 lämnade förbundsregeringen sina synpunkter till kommissionens skrivelse av den 14 januari 1992.

Kommissionen anmodade i en skrivelse av den 24 april 1992 de tyska myndigheterna, Treuhandanstalt (nedan kallat THA) och VW att inlämna ytterligare upplysningar som krävdes för en fullständig granskning av ärendet.

De frågor som dryftades i en bilateral diskussion den 28 april 1992 och noggrant undersöktes i kommissionens följande skrivelser av den 14 maj, 5 juni, 21 augusti och 17 november 1992, besvarades efterhand i de tyska myndigheternas skrivelser av den 20 maj, 3 juni, 12 juni, 20 juli, 29 juli, 8 september, 25 september, 2 oktober, 16 oktober, 21 oktober, 4 november och 25 november 1992. VW kompletterade dessa uppgifter genom skrivelser till kommissionen av den 15 juni och 30 oktober 1992 samt den 12 januari och 20 januari 1993. Svaren dryftades under flera sammanträden mellan kommissionen och de olika tyska myndighterna och med VW den 16 juni, 9 september 12 oktober, 16 oktober och 3 december 1992 samt den 8 och 11 januari 1993.

I början av januari 1993, då kommissionen hade avslutat sin granskning av ärendet och strax före det slutgiltiga beslutet, informerades den inofficiellt av VW om att företaget höll på att granska sina investeringsplaner i de nya delstaterna varför VW föreslog att kommissionen skulle skjuta upp beslutet tills denna granskning avslutats. De tyska myndighterna anslöt sig till detta.

VW beslöt den 13 januari 1993 att senarelägga väsentliga delar av investeringsprojektet tre år. Eftersom vissa grundläggande parametrar hade ändrats genom projektets ändrade tidsplan, utifrån vilka kommissionen hade bedömt de föreslagna stödåtgärdernas förenlighet med gemenskapens riktlinjer för sektorstöd, accepterade kommissionen att se över sin analys, med hänsyn till de ändrade investeringsplanerna från VW.

[3] EGT nr L 188, 20.7.1990, s. 55.

Vissa detaljer i det ändrade projektet presenterades för kommissionen i ett bilateralt sammanträde den 5 maj 1993. Skriftliga upplysningar om den nya investeringsplanen lades fram av de tyska myndighterna i en skrivelse av den 6 juni 1993 och kompletterades av VW genom skrivelser av den 24 juni och 6 juli 1993 liksom via telefax av den 10 november 1993. De nya uppgifterna dryftades dessutom vid bilaterala sammanträden den 18 maj, 10 juni, 2 juli ocvh 22 juli 1993. Nya uppgifter om VW-gruppens planerade totalkapacitet inlämnades via förbundsregeringen genom en skrivelse av den 15 februari och telefax den 25 februari 1994.

Vid ett besök i början av april 1994 inhämtades nya upplysningar om projekten som skulle tas upp i analysen, eftersom de pekar på ändringar i projekten. Dessa upplysningar diskuterades vid bilaterala sammanträden den 11 maj, 2 juni, 7 juni och 24 juni 1994 och kompletterades med ytterligare skriftliga upplysningar som med anledning av dessa sammanträden överlämnades eller skickades in av de tyska myndighterna och VW den 10 maj, 30 juni, 4 juli och 12 juli 1994. I en skrivelse av den 24 maj 1994 till VW ändrade de tyska myndighterna dessutom stödavtalen.

Den 27 juli 1994 fattade kommissionen ett slutgiltigt beslut 94/1068/EG [4] om stödåtgärderna från de tyska myndighterna till omstruktureringen av fabrikerna för fordons-, motor- och topplockstillverkning (Mosel I, Chemnitz I, Eisenach) som tidigare hörde till IFA-gruppen men som sedan övertagits av VW.

IV

Med kommissionens beslut 94/1068/EG hade stödärendet emellertid endast delvis avslutats, eftersom de tyska myndighterna dessutom hade föreslagit regionalt stöd till investeringar i VW-gruppens nya bil- och motorfabriker som skall byggas i Sachsen (Mosel II och Chemnitz II). Vid tidpunkten för det nämnda beslutet lovade de tyska myndighterna att VW-gruppens slutliga investeringsplaner för dessa nya verk skulle föreligga i slutet av år 1994, varför standardanalysen skulle ha kunnat genomföras.

Förbundsregeringen meddelade sedan kommissionen flera gånger muntligt om förseningarna i utformandet av dessa planer. En skrivelse från kommissionen av den 12 april 1995, i vilken förlagorna till VW-planerna begärdes in, förblev obesvarad. I en skrivelse av den 4 augusti begärde kommissionen enträget att få tillgång till de erforderliga upplysningarna och hotade med föreläggande och så småningom slutgiltigt beslut på grundval av föreliggande upplysningar, om Tyskland inte skulle hörsamma uppmaningen. I sitt svar på denna skrivelse underättade den tyska myndighterna kommissionen genom en skrivelse av den 22 augusti 1995 om att VW-gruppens investeringsplaner ännu inte slutgiltigt utformats. Eftersom VW före inledandet av förfarandet enligt artikel 93.2 orättmätigt hade erhålligt omkring 360,8 miljoner tyska mark i investeringsstöd och 10,6 miljoner tyska mark i investeringsbidrag, ålades Tyskland genom kommissionens beslut 96/179/EG [5] att överlämna all information, dokumentation och alla data om VW-gruppens nyinvesteringsprojekt i Sachsen och det stöd som skulle beviljas dem.

I svaret på detta föreläggande överlämnades i ett sammanträde den 20 november 1995 vissa upplysningar om projektet och produktionskapaciteten. Dessa kompletterades i en skrivelse av den 13 december 1995 som inkom till kommissionen den 4 januari 1996 och kommenterades vid sammanträden den 21 och 22 december 1995. Efter ytterligare frågor från kommissionen den 15 januari 1996 och ett sammanträde den 23 januari 1996 överlämnades de flesta återstående upplysningarna i skrivelser av den 1 februari och 12 februari 1996. I svaret på en skrivelse från kommissionen av den 23 februari 1996, i vilken de tyska myndighterna uppmärksammades på återstående upplysningar, överlämnades dessa vid ett sammanträde den 25 mars 1996 och diskuterades vid två sammanträden den 2 och 10 april 1996.

Bland annat behandlades följande punkter beträffande de nya projekten i de olika meddelandena och samtalen:

1) Detaljer i VW-gruppens investeringsplaner för de nya delstaterna och deras förhållande till befintliga VW-aktiviteter inom bilindustrin.

2) Den exakta storleken av det planerade och redan utbetalda stödet till VW-gruppen.

3) En undersökning av de planerade utgifterna för att avgöra om stöd är berättigat med hänsyn till de kriterier som fastställts av kommissionen för tillämpning av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till bilindustrin.

4) En grundlig undersökning av tilläggskostnaderna netto för de nya verken i Mosel och Chemnitz jämfört med liknande fabriker på ett centralt, icke stödberättigat område inom gemenskapen, som skulle väljas av VW som "jämförelsefabriker".

5) Kapacitets-, produktions- och kostnadsprognoser för de nya fabrikerna liksom den planerade utvecklingen av årskapaciteten inom VW-gruppens alla fabriker fram till och med år 2002.

6) Värderingar av möjliga negativa konsekvenser inom hela sektorn, vilka uppkommer till följd av beviljande av det föreslagna stödet, särskilt med avseende på kapacitetsutvecklingen inom denna sektor.

[4] EGT nr L 385, 31.12.1994, s. 1.

[5] EGT nr L 53, 2.3.1996, s. 50.

V

I fråga om de planerade statliga stödåtgärdernas förenlighet med den gemensamma marknaden anförde Tyskland år 1993 följande argument:

1) Artikel 92.2 c

Denna artikel utgör den rättsliga grunden för bedömningen av stödåtgärdernas förenlighet. Trots Tysklands återförening den 3 oktober 1990 led de nya delstaterna fortfarande av ekonomiska nackdelar som berodde på Tysklands delning.

Kommissionen borde således pröva, huruvida sådana nackdelar berättigar beviljandet av statligt stöd. Om så är fallet skall övriga bedömningskriterier, särskilt de riktlinjer som gemenskapen fastställts för bilindustrin — inklusive sektorsbestämda överväganden och den eventuella risken för överkapacitet —, inte tillämpas.

2) Artikel 92.3 a

Med hänsyn till den tillåtna stödnivån hävdar de tyska myndigheterna att de nya delstaterna skall betraktas som minst utvecklade områden, om den senaste statistiken beaktas. Den hänvisar till Delors II-paketet, i vilket dessa områden föreslogs kunna betraktats som mål 1-områden, vilket berättigar dem till regionalt stöd på upp till 75 % nettobidragsekvivalent.

3) Artikel 92.3 b

De tyska myndigheterna menar att denna artikel utgör ytterligare en rättslig grund för beviljande av stöd i dessa ärenden. Enligt deras uppfattning medförde problemen med integreringen och övergången från den tidigare planekonomin till marknadsekonomi en avsevärd störning på Tysklands ekonomi.

Beträffande investeringsstödet till den nya bilfabriken i Mosel (Mosel II) och den nya motorfabriken i Chemnitz (Chemnitz II) framförde förbundsregeringen följande argument:

1) VW har senarelagt stora delar av sina investeringar i de nya verken upp till tre år och har avsevärt minskat projektets omfattning. Detta har lett till en minskning av de gemensamma investeringarna i förhållande till den ursprungligen anmälda nivån (orsakerna framgår nedan). Minskningarna av investeringarna har också lett till en sänkning av det regionala stödet som planerats av de tyska myndighterna.

2) Den höga stödnivån var motiverad, eftersom VW fick stora kostnadsnackdelar i de nya delstaterna, i jämförelse med en investering som påbörjas från noll (greenfield-projekt) i ett centralt, icke stödberättigat område som exempelvis Metz (Frankrike). Investeringens kostnadsnackdelar härrörde från områdets infrastrukturella problem, ogynnsamma geologiska betingelser på orten, strängare miljövillkor och generellt högre byggkostnader än i Frankrike. Dessutom medför avfallsupplag från den tidigare uran- och silvergruvan i Wismut miljörisker i närheten av Mosel. VW har haft betydligt högre driftskostnader under de nya fabrikernas första produktionsår på grund av högre arbetskostnader i de nya delstaterna från och med år 1995 samt på grund av högre material-, transport- och energikostnader än vid en jämförbar produktionsanläggning. Nackdelen med arbetskostnaderna har ökat, eftersom produktionen i de nya fabrikerna torde inledas vid en tidpunkt då den östtyska lönenivån torde ha anpassats fullständigt till den västtyska.

3) Den nya kapacitet som skapades i de nya fabrikerna skulle inte höja överkapaciteten inom gemenskapen, eftersom den ersatte en likvärdig kapacitet i före detta DDR, som hade avvecklats. Samtidigt försågs nya marknader i Östeuropa, där antalet fordon är jämförelsesvis lägre och där kapaciteten inte räckte till för att möta efterfrågan, med fordon.

4) Inom ramen för sitt investeringsprogram hade VW för avsikt att etablera ett fast nät av lokala underleverantörer i de nya delstaterna, vilket skulle kunna medföra avsevärda fördelar för regionen.

Förbundsregeringen betonade dessutom att kostnads- och intäktsanalysen i jämförelse med ett icke stödberättigat område inom gemenskapen (såsom den av VW valda jämförelseorten Metz) var rent hypotetisk, eftersom den enda realistiska etableringsorten för varje ny fabrik skulle ha varit ett annat stödberättigat område inom eller utom gemenskapen (till exempel Tjeckien), vilket skulle ha erbjudit avsevärda fördelar gentemot östra Tyskland; utan ett politiskt löfte om maximalt regionalt stöd skulle företaget inte ha valt en lokaliseringsort i de nya delstaterna. Dessutom tar inte analysen hänsyn till de icke kvantifierbara risker som VW tar vid investeringen i dessa strukturellt underutvecklade områden.

VI

Den enda synpunkt som lämnats till kommissionen från någon annan medlemsstat efter offentliggörandet av beslutet om att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i EG-fördraget ([6]) är en skrivelse från den franska regeringen av den 7 januari 1993, i vilken det påpekades att regeringen, till följd av den extrakapacitet som skapats inom bilproduktionen efter VW:s investeringar och andra stimulansåtgärder i de nya delstaterna, följer kommissionens behandling av detta ärende med särskilt intresse. Den franska regeringen betonade dessutom följande:

([6]) EGT nr C 68, 17.3.1992, s. 14.

1) De nya delstaterna skall inte undantas från gemenskapsreglerna för statligt stöd enligt artikel 92.2 c i EG-fördraget.

2) Kommissionens godkännande av stöd bör grunda sig på en analys av de extrakostnader som kan härledas från de strukturella nackdelarna i de nya delstaterna och ta hänsyn till allt indirekt stöd från THA.

Förbundsregeringen svarade på den franska regeringens synpunkter genom ett telefaxmeddelande till kommissionen av den 15 oktober 1993, i vilket den än en gång framhöll sin ståndpunkt om tillämpligheten av artiklarna 92.2 c och 92.3 a i EG-fördraget.

VII

I enlighet med vad som förklarades vid inledandet av förfarandet enligt artikel 93.2, hade VW:s beslut om investeringsplaner i de nya delstaterna till syfte att svara mot den ökade efterfrågan på bilar i östra Tyskland och Österuropa som kan noteras till följd av de politiska och ekonomiska förändringarna i regionen, genom att inleda tillverkning på denna nya marknad.

Investeringsprojektet genomförs i flera steg. Det första steget var det i december 1990 genomförda bildandet av samriskföretaget Sächsische Automobilbau GmbH (SAB) tillsammans med THA, i vilket VW från början ägde 12,5 % och som den 1 januari 1994 helt och hållet övertogs från THA. Samriskföretagets verksamhet inleddes i maj 1990 med monteringen i mindre serier av VW Polo (av karosserier och delar — SKD [semi knocked down]) i den gamla Trabantfabriken i Mosel (Mosel I) och fortsatte med tillverkning av VW Golf (ursprungligen med montering av färdiga komponenter, CKD-tillverkning [completely knocked down], men senare kompletterad med press- och plåtfabrikerna i Mosel II, se nedan) år 1991. En andra fas, som ursprungligen planerades för år 1994, omfattar byggnationen av en ny intilliggande fabrik i Mosel (Mosel II) under ansvar av VW Sachsen GmbH (nedan kallat VWS), ett helägt dotterbolag till VW som bildades i december 1990. I mitten av 1991 övertog VWS från Automobilwerke Eisenach topplockstillverkningen i Eisenach, där företaget kommer att fortsätta tillverkningen till slutet av år 1996. Den 1 januari 1992 övertog VWS motorfabrikerna Chemnitz GmbH, ägaren av en verksam motorfabrik (Chemnitz I), från THA. På denna ort skall under den andra fasen en intilliggande ny motorfabrik (Chemnitz II) byggas, vilken ursprungligen hade planerats för år 1994.

Enligt upplysningar som förmedlats av Tyskland under loppet av förfarandet, gestaltar sig läget på följande sätt:

1) Tidsplanen för hela investeringsprojektet har sedan inledandet av förfarandet avsevärt förändrats. Den 13 januari 1993 beslöt VW att senarelägga större delen av investeringarna i de nya fabrikerna. 1995 beslöt företaget dessutom att minska investeringarna i fabrikerna så att bara 750 enheter produceras per dag i stället för de ursprungligen planerade 1 200 enheterna per dag. Detta leder till att de sista tillverkningsmomenten (lackering och slutmontering) i bilfabriken Mosel II, som ursprungligen skulle tas i drift år 1994, kommer att påbörja tillverkningen först år 1997.

2) Bilfabriken Mosel II kommer att omfatta följande tillverkningsmoment: en plåtpress som — enligt de ursprungliga planerna — togs i drift år 1994 (dels för att förse Mosel I med material); en karossmontering, som sedan slutet av år 1992 drivs med minskad kapacitet för leveranser till Mosel I och som kommer att utvidgas till full kapacitet fram till år 1997; en lackeringsavdelning och inrednings- och slutmontering, vilka först måste färdigställas. Under det första produktionsåret kommer lackeringsavdelningens kapacitet att begränsas till 432 enheter per dag, vilket motsvarar lackeringskapaciteten i Mosel I (som kommer att stängas sommaren 1997). Från och med år 1998 kommer fabriken enligt uppgifter från VW att ha en totalkapacitet på 172 000 enheter per år (750 fordon per dag) och tillverka fordon i nästa Golf- och Passatgeneration samt sysselsätta omkring 3 000 medarbetare.

3) Den nya motorfabriken Chemnitz II som ursprungligen också var planerad för år 1994 kommer att inleda tillverkningen i juli 1996 och stegvis ersätta fabriken Chemnitz I. Där kommer efter igångsättandet av driften 1996 först topplock till den nuvarande motortypen EA 111 (1,4/1,6 l) att tillverkas; i mitten av 1996 kommer tillverkning av topplock för en ny aluminiummotor EA 111 (1,0/1,4/1,6 l) att påbörjas och stegvis, fram till 1998, kommer tillverkning av andra komponenter till denna nya motor att inledas. Fabriken kommer att ha en totalkapacitet på 376 000 motorer per år och förfoga över en monteringslinje för 202 000 motor ("Rumpfmotoren") som skall levereras för montering i bilfabriken i Mosel. Sammantaget kommer 650 medarbetare att sysselsättas i Chemnitz.

4) De totala investeringarna i de nya fabrikerna Mosel II och Chemnitz II kommer att uppgå till 2 940,5 miljoner tyska mark. Härav anser kommissionen att 2 654,1 miljoner tyska mark är berättigade till regionalt stöd enligt de kriterier som tillämpas i Tyskland och godkänns av kommissionen. På grund av projektets ändrade tidsplan och omfattning har den totala investeringssumman i de nya fabrikerna jämfört med de planerade 4 090,9 miljoner tyska mark som planerades vid inledandet av förfarandet sjunkit avsevärt. Detta beror huvudsakligen på minskad kapacitet och den ökade effektiviteten liksom den allmänna prissänkningen på kapitalvaror.

Av tabellen nedan framgår de investeringar i de nya fabrikerna som av kommissionen anses som stödberättigade.

(miljoner tyska mark)

	Mosel II	Chemnitz II	Totalt
Totala investeringar	2 314,5	626	2 940,5
Stödberättigade investeringar varav:	2 169,1	485,1	2 654,2
Byggnader och infrastruktur	681,4	123,9	805,3
Maskiner och utrustning	1 487,7	361,2	1 848,9

5) För Mosel II och Chemnitz II föreslog de tyska myndigheterna regionalt investeringsstöd inom ramen för förbundsregeringens program för förbättring av den regionala ekonomiska strukturen *(Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur)*, lagen om investeringsstöd *(Investitionszulagengesetz)* och lagen för stödområdena *(Fördergebietsgesetz)*. De föreslagna stödåtgärderna för de nya fabrikerna och stödnivån i förhållande till de stödberättigade investeringarna enligt kommissionens definition och med beaktande av diskonteringen framgår av tabellen nedan.

	Nominellt värde		Diskonterat värde		Stödnivå (bruttobidragsekvivalent)	
	Mosel	Chemnitz	Mosel	Chemnitz	Mosel	Chemnitz
Stödberättigade investeringar	2 169,1	485	1 812,7	373,5	—	—
Totala stödåtgärder varav:	638,8	141,1	553,1	102,05	30,51	27,3
Investeringsstöd	499,0	108,8	448,9	79,6	24,76	21,3
Investeringsbidrag	97,1	23,3	67,6	15,3	3,73	4,1
Särskilda avskrivningar	42,7	9,0	36,6	7,15	2,02	1,9

På grund av de stora förseningarna mellan tidpunkten för erhållandet av stödet och inträdandet de negativa följder av investerings- och driftskostnaderna, som beaktades av kommissionen vid bedömningen av stödåtgärdernas förenlighet med gemenskapens regler, är det mera meningsfullt att mäta beviljade stödnivåer efter det diskonterade värdet i stället för det nominella.

6) VW angav att man — i jämförelse med likvärdiga investeringar för jämförelsefabriker i Frankrike — skulle tvingas bära kostnadsnackdelar på upp till 989,7 miljoner tyska mark och ytterligare risker på 237,0 miljoner tyska mark för investeringarna i den nya bilfabriken i Mosel liksom nackdelar på 246,2 miljoner tyska mark och ytterligare risker på 55,6 miljoner tyska mark för investeringarna i motorfabriken Chemnitz II. Dessa kostnadsnackdelar uppstår till följd av att det i de nya delstaterna och på tillverkningsorterna Mosel och Chemnitz finns nackdelar som uppstår i fråga om infrastruktur och investeringar på grund av högre driftskostnader under verkens första fem verksamhetsår (inklusive arbets-, material- och transportkostnader samt allmänna omkostnader) liksom på grund av särskilda miljö- och arbetskostnadsrisker som hänger samman med investeringarna.

7) I samband med kommissionen beslut 96/257/EG (7) om omstruktureringsstöd till SEAT förband sig VW att minska sin totala fordonskapacitet inom gemenskapen till och med slutet av år 1997. Detta omfattade också skyldigheten att inte höja den nuvarande kapaciteten om 432 fordon per dag i fabriken i Mosel.

8) Till följd av VW:s ansträngningar att skapa ett nät av lokala underleverantörer i regionen, fanns i de nya delstaterna i slutet av förra året 129 nyetablerade företag som försåg fabrikerna i Mosel och Chemnitz med delar och komponenter.

(7) EGT nr L 88, 5.4.1996, s. 7.

9) Sammanlagt kommer 3 600 medarbetare (förutom de som befinner sig i utbildning) att sysselsättas i Mosel II och den nya fabriken i Chemnitz. Dessutom torde etableringen av lokala underleverantörer och ytterligare multipliceringseffekter kunna leda till att omkring 20 000 arbetstillfällen i de nya delstaterna.

VIII

Vid inledandet av förfarandet enligt artikel 93.2 i EG-fördraget koncentrerades kommissionens frågor om de tyska myndigheternas stödåtgärder till de nya fabrikerna Mosel II och Chemnitz II på följande huvudpunkter:

Inom ramen för den granskning som ledde till inledandet av förfarandet samlades uppgifter in, vilka visade att det rörde sig om regionalt stöd och andra former av stöd, vilkas exakta stödnivå ännu behövde beräknas.

De upplysningar som inhämtats av de tyska myndigheterna och VW under förfarandets gång, har gjort det möjligt för kommissionen att göra sig en tydligare bild av vilka stödelement det rör sig om i detta ärende, samt att entydigt beräkna dessa stöd och deras tidsramar.

De direkta stöd för investeringar i de nya fabrikerna Mosel II och Chemnitz II som har beräknats ovan beviljades av de tyska myndigheterna, inom ramen för den gemensamma uppgiften att förbättra den regionala ekonomiska strukturen, lagen om investeringsstöd och lagen om stödberättigade områden, innan kommissionen hade godkänt detta.

Eftersom stödåtgärderna minskar VW:s finansiella belastning för investeringar i de nya delstaterna, finns risken att detta snedvrider konkurrensen mellan biltillverkare inom gemenskapen. På grund av den koncentrerade handeln inom gemenskapens fordonssektor påverkar de planerade åtgärderna också handeln mellan medlemsstaterna. Därför faller de inom tillämpningsområdet för artikel 92.1 i EG-fördraget och artikel 61 i EES-avtalet.

IX

Tyskland har underlåtit att i förväg anmäla utbetalningen av delar av det regionala stödet som har samband med investeringarna i fabrikerna Mosel II och Chemnitz II enligt artikel 93.3 i EG-fördraget, vilket innebär en överträdelse av artikeln. Investeringsstöd på 360,8 miljoner tyska mark och investeringsbidrag på 10,6 miljoner tyska mark betalades till VW. Särskilda avskrivningar för investeringarna bokfördes av VW, men godtogs inte av skattemyndigheterna. Eftersom Tyskland inte anmälde stödåtgärderna i förväg, kunde inte kommissionen yttra sig om åtgärderna innan de genomfördes. Eftersom en del av stödet således beviljades i strid mot artikel 93.3 i EG-fördraget är det otillåtet.

Eftersom förfaranderegleria i artikel 93.3 i EG-fördraget, vilka också är av betydelse för allmän ordning, är tvingande och domstolen bekräftade att de har direkt effekt i domen av den 19 juni 1973 i mål 77/72, Capolongo mot Maya ([8]), kan inte stödets otillåtna karaktär rättfärdigas i efterhand.

Efter inledandet av förfarandet har förbundsregeringen upphört med alla vidare stödutbetalningar tills förfarandet enligt artikel 93.2 avslutats.

X

Förbundsregeringen har, beträffande den rättsliga grund, enligt vilken kommissionen skulle bedöma de föreslagna åtgärdernas förenlighet, betonat att undantagskriterierna i artikel 92.2 c (vissa av de områden i Förbundsrepubliken Tyskland som påverkats genom Tysklands delning), artikel 92.3 a (områden där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning) och artikel 92.3 b (allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi) skall gälla för alla åtgärder som av kommissionen skulle kunna betraktas som stöd.

Undantaget enligt artikel 92.3 b i EG-fördraget kan med säkerhet inte tillämpas på Tyskland. Förvisso har Tysklands återförening negativa återverkningar på den tyska ekonomin, men enbart dessa räcker inte till för att tillämpa artikel 92.3 b på stödet. Kommissionen har inte beviljat ett stöd som medel för att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi sedan år 1991, då stöd beviljades för ett privatiseringsprogram i Grekland. Vid det aktuella beslutet påpekade kommissionen att privatiseringsprogrammet utgjorde en integrerad del av åtagandena enligt rådets beslut 91/306/EEG av den 4 mars 1991 med avseende på saneringen av hela den nationella ekonomin. Fallet Tyskland är helt annorlunda.

Undantaget enligt artikel 92.2 c i EG-fördraget skall tolkas snävt och bör inte tillämpas på regionalt stöd till nya investeringsprojekt. Kommissionen anser att villkoren för undantag enligt artiklarna 92.3 a och 92.3 c, och — med beaktande av problemen i de nya delstaterna i tillräcklig grad täcks av den berörda sektorn, — av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till bilindustrin.

([8]) Rec. 1973, s. 611.

XI

Nedan förklaras vilka stödåtgärder som förbundsregeringen planerat till förmån för fabrikerna Mosel II och Chemnitz II och som kommissionen kan acceptera mot bakgrund av den utförda granskningen enligt de gemenskapsriktlinjer för statligt stöd till bilindustrin som kan tillämpas på regionalt stöd. I gemenskapens riktlinjer erkänns uttryckligen det värdefulla bidrag till den regionala utvecklingen som kan skapas genom etablering av nya tillverkningsanläggningar för fordon och komponenter i eftersatta regioner. Detta motsvarar kommissionens allmänt positiva inställning till investeringsstöd som beviljas för att avhjälpa strukturella svagheter i gemenskapens eftersatta regioner.

Vid bedömningen av regionalt stöd till bilindustrin är det kommissionens ständiga praxis (9) att förfara i följande steg:

För det första måste man undersöka om något regionalt stöd alls får beviljas. Det skall undersökas huruvida den berörda regionen enligt gemenskapsrätten (i regel enligt en gällande stödordning) är berättigad till stöd och huruvida investeraren kan välja en annan lokaliseringsort för projektet (projektmobilitet).

För det andra undersöks huruvida den planerade statliga stödåtgärden står i proportion till de regionala problem som den skall avhjälpa. För att utröna detta använder kommissionen den gängse metoden för kostnads- och intäktsanalys och jämför de kostnader som investeraren har för genomförandet av projektet i det berörda gynnade området med kostnaderna inom ett centralt, icke-stödberättigat område, för att på så sätt fastställa de regionsspecifika nackdelarna. Ett utjämnande av dessa nackdelar med regionalt stöd är alltid tillåtet.

För det tredje måste frågan om stödtillägg (så kallat top-up) undersökas. I det fallet rör det sig om höjningar av bidragsnivån som skall fungera som ytterligare incitament för investeraren att investera i det berörda stödberättigade området. Dessa tillägg beviljas i regel, såvida inte investeringen bidrar till att kapacitetsproblem skapas inom den berörda sektorn. I sådana fall begränsas stödet till nettoutjämningen av de regionala nackdelarna.

Summan av de belopp som beräknas i de två sista faserna utgör det totala stödbelopp som kommissionen kan tillåta. Detta belopp avskrivs i regel och uttrycks som en procentandel av de stödberättigade investeringarna, för att det skall kunna jämföras med bruttobidragsekvivalenten.

(9) Se till exempel stödärende Ford/VW, EGT nr C 257, 3.10.1991, s. 5, Opel Eisenach, EGT nr C 43, 16.2.1993, s. 14, FIAT Mezzogiorno, EGT nr C 37, 11.2.1993, s. 5, Jaguar, EGT nr C 201, 23.7.1994, s. 4, FASA Renault, EGT nr C 267, 14.10.1995, s. 13, Ford Genk, EGT nr C 5, 10.1.1996, s. 5.

XII

Kommissionen håller med om att det i de nya delstaterna handlar om ett underutvecklat område med låg levnadsstandard. Produktiviteten ligger där långt under gemenskapsgenomsnittet och det råder en ovanligt hög och statligt stigande arbetslöshet. Som ett bidrag till regionens utveckling beviljades investeringsstöd och andra sorters stöd i stor omfattning. I regionerna Mosel och Chemnitz, där de nya fabrikerna etableras, kan (fram till april 1991) beviljas investeringsstöd på upp till 33 % och (därefter) 35 % bruttobidragsekvivalent.

Med beaktande av regionens svåra socioekonomiska läge instämmer kommissionen med de tyska myndigheterna att de planerade investeringarna kommer att utgöra ett viktigt bidrag till de nya delstaternas ekonomiska utveckling. Genom investeringsplanen skapas eller säkras antagligen genast 3 600 arbetstillfällen. Ytterligare 20 000 arbetstillfällen kommer indirekt att skapas genom etablering av lokala underleverantörer och genom andra multiplikatoreffekter för de nya delstaternas ekonomi.

Kommissionen måste, vid bedömningen av regionala stödåtgärder inom denna sektor, vilket också betonas i gemenskapens riktlinjer, säkerställa att stödet står i proportion till de problem som skall lösas, och man måste väga fördelarna för den regionala utvecklingen mot tänkbara negativa återverkningar på hela sektorn, exempelvis skapandet av betydande överkapacitet.

Kommissionen kan förvisso förstå att den mest realistiska möjligheten för denna investerare hade varit att genomföra detta projekt inom ett annat stödberättigat område inom gemenskapen eller i Östeuropa, men menar ändå att de extrakostnader, som följer av den berörda regionens strukturella nackdelar, lämpligast kan beräknas vid en jämförelse av aktiviteterna med ett hypotetiskt greenfield-projekt inom ett icke stödberättigat område inom gemenskapen.

Därför har kommissionen genom att engagera en extern sakkunnig genomfört en detaljerad kostnads- och intäktsanalys för att beräkna extrakostnaderna netto för de nya fabrikerna i Mosel och Chemnitz i jämförelse med likvärdiga fabriker i Metz (Frankrike), den alternativt som valts ut av VW. Dessa extrakostnader omfattar extra investeringskostnader liksom extra driftskostnader för de nya fabrikerna under de första driftsåren. Det är rimligt att ta med uppbyggnadsårens driftskostnadsnackdelar i beräkningen av kostnadsnackdelarna på grund av de oundvikliga problem under företagets uppbyggnadsår som uppstår på grund av underutvecklingen, de endast delvis färdigställda anläggningarna, de längre inlärningsprocesserna, de geografiska avstånden, merkostnaderna för transporter, den otillräckliga tillgången på underleverantörer i området, bristen på kvalificerad arbetskraft och så vidare, vilka beror på etableringen av projektet i ett perifert område.

Den beräkning av kostnadsnackdelar som kommissionen utarbetat och som till stor del stöder sig på uppgifter från VW och till viss del på oberoende källor, avviker avsevärt från den första beräkningen som utarbetades av VW och som framlades av de tyska myndigheterna i början av år 1996. Dessa avvikelser beror på att kommissionen anser att alla kostnadsnackdelar som anförts av VW inte uppstår.

Till de poster som av kommissionen erkänts som faktiska investeringsnackdelar hör några extra infrastrukturkostnader och utgifter som följer av lokaliseringsorterna Mosels och Chemnitzs ogynnsamma geologiska förhållanden liksom högre tomtpriser och byggnadskostnader. Å andra sidan godkändes endast delvis kostnader som enligt VW berodde på strängare miljökrav i Tyskland, i synnerhet i fråga om luftrening, eftersom alla fordonstillverkare inom gemenskapen, inklusive VW, erfarenhetsmässigt eftersträvar hög nivå på miljöskyddet i sina fabriker inom hela gemenskapen, även om det i vissa medlemsstater ännu inte finns sådana föreskrifter.

Vid beräkningen av driftskostnaderna tar kommissionen i allmänhet hänsyn till nackdelar för greenfield-projekt (till exempel ärendena Ford/VW och FIAT Mezzogiorno, se fotnot 9) under en tidsperiod på fem år och för utvidgningar (till exempel ärendena SEVEL Val di Sangro [10], Jaguar och Ford Genk, se fotnot 9) under en tidsperiod på tre år. Uttrycket "greenfield-projekt" betyder, förutom vad namnet antyder, att lokaliseringsorten ur investerarens synvinkel är en ny, ännu outvecklad ort. Därför står företaget inför följande typiska, ovanliga problem i jämförelse med utvidgningen av en befintlig fabrik: avsaknad av adekvat infrastruktur, avsaknad av organiserad logistik, ingen utbildad arbetskraft för varje företags konkreta uppgifter och ingen uppbyggd underleverantörsstruktur. Om dessa tjänster emellertid kan tillhandahållas av en näraliggande fabrik inom samma grupp, så betraktas projektet som en utvidgning, även om det faktiskt ligger på ett grönområde. Denna gemenskapsdefinition skiljer sig från nyinvesteringskonceptet, vilket kan definieras genom nationell lagstiftning. Eftersom större problem uppstår vid ett sålunda definierat projekt och tidsperioden fram till dess att den fulla kapaciteten och därigenom lönsamheten förlängs något, kan det vara motiverat att driftskostnadsnackdelarna beräknas för en längre tid. Även denna princip godkändes av kommissionen i ärendet Opel Eisenach. I Eisenach fanns en gammal bilfabrik. Ur Opels synvinkel var emellertid lokaliseringsorten ny, där de typiska ovan beskrivna nackdelarna fanns. Därför ansågs projektet vara ett greenfield-projekt.

[10] EGT nr C 298, 11.11.1995, s. 9.

I det aktuella fallet måste kommissionen ta hänsyn till att de olika fabriksavdelningarna i investeringsprojektet i Mosel tas i drift vid olika tidpunkter. De uppbyggnadsproblem som hänger samman med de olika delprojekten kommer därför att uppträda vid olika tidpunkter. Dessutom tog kommissionen hänsyn till att projektets natur likaså har ändrats på grund av förseningen vid genomförandet. Genom installationen av plåtpressen och karossmonteringen samt anslutningen till den gamla fabriken Mosel I byggdes redan år 1994 en helt funktionsduglig bilfabrik upp. Lönsamheten för VW-fabrikerna i Sachsen sedan år 1994 visar också detta tydligt.

De framtida investeringarna för en ny måleri- och slutmonteringsavdelning i Mosel II är således ingen greenfield-investering, utan en utvidgning av en redan befintlig kapacitet. Eftersom det redan finns en underleverantörstruktur (se ovan) och en infrastruktur redan har byggts upp samt att större delen av de anställda övertas av Mosel I, präglas detta projekt endast i mycket ringa grad av de nackdelar som är typiska för ett greenfield-projekt. Detta gäller också för motorfabriken i Chemnitz II. Liksom i andra fall av kapacitetsutvidgning sker produktionsutvidgningen i dessa fabriker mycket snabbt. Medan de tyska myndigheterna och VW ursprungligen föreslog en analys under tidsperioden 1998 – 2002 för alla projekt i Mosel och Chemnitz, har kommissionen emellertid undersökt driftsnackdelarna för greenfield-projekten i perioder på fem år, 1993 – 1997 (karossmontering) och 1994 – 1998 (plåtpress), och för utvidgningen i perioder på tre år 1997 – 1999 (måleriavdelning, slutmontering, Chemnitz II). Därvid togs också hänsyn till att plåtpressen och karossmonteringen under samma period skall utvidgas från en kapacitet av 432 bilar per dag till 750 bilar per dag, så att den nya måleriavdelningen och slutmonteringen i Mosel II kunde utnyttjas fullt ut. För denna period (1997 – 1999) tog man därför i analysen dessutom hänsyn till driftkostnadsnackdelar till följd av utvidgningen.

Investeringsnackdelarna beräknades med största noggrannhet och jämfördes med de kostnader som skulle uppstå för liknade projekt i den tänkbara jämförelsefabriken i Metz. Tilläggskostnader som företaget ville göra gällande för infrastruktur, mark, byggnader, nedmontering av befintliga anläggningar, extra miljöskyddsåtgärder på grund av strängare tyska krav och andra nackdelar undersöktes och togs helt eller delvis eller inte alls med i kostnads- och intäktsanalysen. Därvid förklarades att en jämförelsefabrik inte utgör något ideal utan en realistisk lokaliseringsort. Många infrastrukturella åtgärder som var nödvändiga i Sachsen vore också nödvändiga i regionen Metz, men delvis endast i ringa grad (till exempel pålfundament, markplaning, kostnader för väganslutning).

Vid beräkningen av driftskostnadsnackdelarna tog kommissionen hänsyn till de fram till år 1994 förhållandevis låga arbetskostnaderna samt de i framtiden jämförelsevis högre arbetskostnaderna i östra Tyskland, högre kostnader för det material som beställts från lokala underleverantörer, merkostnader för transporter och särskilda kostnadsnackdelar i samband med allmänna omkostnader och liknande utgifter i jämförelse med den alternativa lokaliseringsorten. Det är viktigt att påpeka att denna analys i hög grad bygger på tänkbara antaganden om den framtida utvecklingen, eftersom mer än 60 % av kostnadsnackdelarna hänger samman med de driftskostnadsnackdelar som uppstår under de första tre eller fem driftsåren.

Vid bedömningen av arbetskostnaderna tog kommissionen hänsyn till att VW på grund av uppskjutandet av investeringarna inte helt kunde utnyttja kostnadsfördelen med den låga lönenivån i de nya delstaterna i början av nittiotalet. Till följd av detta tas en del av de nya fabrikerna i drift först år 1997. Timlönerna och andra arbetsvillkor såsom arbetstid, semesterkrav och bonusutbetalningar i de nya delstaterna kommer emellertid inte heller att år 1997 vara helt anpassade till den västtyska nivån. Därför kommer VW inte heller att behöva bära de västtyska fabrikernas arbetskostnadsnackdelar i jämförelse med den alternativa lokaliseringsorten.

Med hänsyn till en förmodad minskning av nackdelarna till följd av en sådan utveckling utgör en realistisk uppskattning av de totala investerings- och driftskostnadsnackdelarna i fallet Mosel II 22,3 % av de stödberättigade investeringarna efter avbetalning och 20,8 % i fallet Chemnitz II. Dessa beräkningar överlämnades till VW och de tyska myndigheterna för bedömning och godtogs — efter några förtydliganden — i princip som rimliga. Eftersom stödförfarandets nivå på 30,5 % (efter ränteavbetalning) för Mosel II och 27,3 % för Chemnitz II tydligt överstiger nackdelarna, kan det inte längre anses stå i proportion till de problem som skall lösas. Kommissionen kan därför inte godta det regionala stödet för de båda projekten i dess fulla omfattning, även om detta inte skulle leda till negativa följder för hela sektorn.

I fråga om stödets troliga inverkan på hela gemenskapens bilindustri måste det påminnas om att det vid införandet av gemenskapens riktlinjer inte fanns någon överkapacitet inom gemenskapen. Detta läge ändrades dramatiskt år 1993, då efterfrågan föll med 15 %. Enligt ett konstaterande av kommissionen har de flesta biltillverkarna inom gemenskapen nyligen genomfört investeringsprogram, som planerades under högkonjunkturen (1989 – 1992) och som hade beräknats på en kapacitetsökning fram till mitten av detta årtionde, för att svara mot den förväntade efterfrågan på nya fordon i Europa. I några fall har kapacitetsökningen en avsevärd omfattning. Även om försvagningen av utvecklingen på bilmarknaden sedan 1993 i viss grad också har lett till en omvärdering av dessa expansionsplaner ledde den inte till några grundläggande ändringar av branschens kapacitetsprognoser. Extra kapacitet, som skapats till följd av japanska investeringar i fabriker inom gemenskapen, kommer också att tas i drift under denna period. Kapacitetsökningar av större europeiska tillverkare i Östeuropa, inbegripet VW genom Skoda, kommer också att påverka gemenskapsmarknaden, till vilken dessa produkter har förhållandevis fritt tillträde. Utifrån de senaste uppskattningarna utgår kommissionen från en produktionskapacitet för bilar inom gemenskapen på 18 miljoner enheter år 1995 som kommer att stiga till omkring 20 miljoner enheter år 1999. Om man antar att efterfrågan inom gemenskapen fortsättningsvis kommer att stiga långsamt efter svackan och att handelsbalansen för bilar inom gemenskapen inte ytterligare försämras, förväntas det i de senaste marknadsprognoserna att efterfrågan år 2000 kommer att uppgå till omkring 13 – 14 miljoner bilar. Utifrån detta kan man sluta sig till att de nuvarande allvarliga överkapacitetsproblemen med en utnyttjandegrad på endast 70 % för den större delen av årtiondet består, såvida branschen inte beslutar sig för en strypning av överkapaciteten under nästa år. Eftersom den snedvridande effekt som statligt stöd till enskilda tillverkare har i sektorer som lider av avsevärd överkapacitet är särskilt stor, ger dessa allmänna prognoser ytterligare ett skäl till att kommissionen måste visa särskild uppmärksamhet vid bedömningen av stödåtgärder till förmån för projekt som skapar ny kapacitet inom biltillverkningen.

Vad gäller förverkligandet av VW:s investeringsplan i de nya delstaterna och dess förmodade följder för bilindustrin på gemenskapsnivå, noterar kommissionen att VW-gruppen ämnar göra sin fabrik Mosel II mindre än ursprungligen planerat, så att den efter idrifttagandet kommer att ha en kapacitet på 750 fordon per dag. Man måste emellertid också ta hänsyn till att företaget vid en senare tidpunkt kan fördubbla sin kapacitet med hjälp av relativt små investeringar, eftersom byggnaderna och de infrastrukturella anläggningarna är betydligt större än vad som krävs för den nu planerade kapaciteten.

För att uppfylla förpliktelserna i kommissionens beslut 96/257/EG om omstruktureringsstöd till SEAT, måste VW säkerställa att kapaciteten i fabrikerna i Mosel inte överstiger 432 bilar per dag fram till slutet av år 1997. VW har för avsikt att stänga fabriken Mosel I sommaren 1997 då måleriavdelningen i Mosel II tas i drift. Dessutom kommer den tillfälligt att tekniskt begränsa denna nya måleriavdelnings kapacitet till 432 bilar per dag genom att inte installera den andra ESTA-anläggning före slutet av år 1997. Sålunda skapas en tillfällig flaskhals för begränsning av VW:s kapacitet i Mosel under den tid då de kapaciteter som fastslås i kommissionens beslut 96/257/EG gäller. Iakttagandet av denna kapacitetsbegränsning skall i oregelbundna intervaller kontrolleras genom stickprov på ort och ställe, vilket Tyskland har gått med på.

Om man tar hänsyn till den planerade nedläggningen av Mosel I kommer Mosel II att bidra med en ökning av kapaciteten med 320 bilar per dag år 1998, vilket utgör 2,6 % av VW:s totala kapacitet. I Chemnitz ersätts den gamla motorfabriken med en årskapacitet på 280 000 enheter av den nya motorfabriken med en kapacitet på 376 000 enheter per år, vilket medför en nettoökning på 96 000 enheter eller omkring 3,1 % av VW-gruppens sammanlagda västeuropeiska motorkapacitet. I sitt beslut om Fiats Mezzogiorno-plan (se fotnot 9) godtog kommissionen 1992 att en ökning av koncernens fordonskapacitet på 3 % kunde anses vara rimlig och att projektet således inte hade någon negativ inverkan på sektorn.

Sedan detta kommissionsbeslut har läget och utsikterna för den europeiska bilindustrin emellertid försämrats, vilket redan har förklarats. Således kan man konstatera att bilindustrin i Västeuropa för tillfället lider av en överkapacitet som inte torde kunna avvecklas på medellång sikt. Kommissionen menar därför att VW Sachsens projekt skärper sektorns problem. I de fall där en investering inverkar menligt på en hel sektor, har det hittills varit kommissionens inställning att vid tillämpningen av gemenskapens riktlinjer strikt begränsa stödet till de nettomerkostnader som en investerare måste bära i den eftersatta regionen (ärendena Opel Eisenach, SEAT Pamplona, Ford Genk). Därför kan kommissionen endast bevilja regionalt stöd till VW Sachsen och VW Sachsen Immobilienverwaltung (Det dotterföretag till VW Sachsen som ansvarar för förvaltningen av fabriksfastigheterna) på en nivå av 22,3 % för Mosel II och 20,8 % för Chemnitz II. Med hänsyn till den anmälda tidsplanen för regionalt stöd och de planerade stödsorterna, innebär detta att investeringsstöd på 418,7 miljoner tyska mark beviljas för Mosel II och Chemnitz II och 120,4 miljoner tyska mark i form av investeringsbidrag för Mosel II och Chemnitz II.

Kommissionen anser det vara nödvändigt att de tyska myndigheterna måste övervaka förverkligandet av de stödberättigade projektkostnaderna enligt kommissionens definition och att stödet utbetalas korrekt. Kommissionen anmodar de tyska myndigheterna att lämna in sina årsrapporter om resultatet av denna övervakning och att de diskuterar med kommissionen innan stödutbetalningen sker. Syftet med denna övervakning är att säkerställa att den regionala stödnivån, uttryckt som bruttobidragsekvivalent, följs av de tyska myndigheterna. Enligt den senaste interimsrapporten från Sächsische Aufbaubank utförs denna övervakning inte endast för att kontrollera den beviljade stödnivåns efterlevnad utan också att de kostnader som berättigats stöd i realiteten bestrids. I detta sammanhang kan en överföring av anläggningstillgångar från Mosel I till Mosel II inte berättigas regionalt stöd. Dessutom skall övervakningen av kapacitetsplaneringens efterlevnad i fabrikerna i Mosel kontrolleras fram till och med slutet av år 1997.

XIII

Som ovan har beskrivits har kommissionen genomfört en detaljerad analys för att undersöka de nettonackdelar som VW har tvingats bära på grund av sina investeringar i Sachsen. Med hänsyn till projektets negativa konsekvenser för sektorn måste det tillåtna stödet begränsas till utjämningen av dessa nackdelar. Ett stöd som går utöver detta skulle inte stå i proportion till de regionala problemen.

Därför kan de planerade regionala stöden till VW Sachsen och VW Sachsen Immobilienverwaltung för projekten Mosel II och Chemnitz II, vilka överstiger de stödnivåer som anses som godtagbara i avsnitt XII, inte tillåtas. Med hänsyn till det faktum att det i fråga om investeringsbidraget handlar om en skattelättnad som beviljas nästan automatiskt, godkänns det till fullo. Eftersom stödet i form av särskilda avskrivningar, som beräknas till ett nominellt värde av 51,67 miljoner tyska mark och som av företaget och de tyska myndigheterna ansågs vara en sorts stöd, som lättare kan dras in, instämmer kommissionen i att det stöd som skall dras tillbaka skall omfatta alla planerade särskilda avskrivningar. Eftersom det planerade stödet överskrider stödet som är berättigat för godkännande med mer än storleken på de planerade särskilda avskrivningarna, kan ytterligare planerat regionalt stöd till VW Sachsen och VW Sachsen Immobilienverwaltung för projekten Mosel II och Chemnitz II i form av investeringsstöd på över 189,1 miljoner tyska mark inte tillåtas heller.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Följande stödåtgärder som planerats av Tyskland för de olika investeringsprojekten inom Volkswagen AG i Sachsen är förenliga med artikel 92.3 c i EG-fördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet.

— Stöd som har beviljats av Tyskland till Volkswagen Sachsen GmbH och Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltung GmbH för deras investeringsprojekt i Mosel (Mosel II) och Chemnitz (Chemnitz II) i form av investeringsstöd (Investitions zuschüsse) på upp till 418,7 miljoner tyska mark.

— Stöd som har beviljats av Tyskland till Volkswagen Sachsen GmbH och Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltung GmbH för deras investeringsprojekt i Mosel (Mosel II) och Chemnitz (Chemnitz II) i form av investeringsbidrag (Investitions zulages) på upp till 120,4 miljoner tyska mark.

Artikel 2

Följande stödåtgärder som planerats av Tyskland för de olika investeringsprojekten inom Volkswagen AG i Sachsen är oförenliga med artikel 92.3 c i EG-fördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet och får inte beviljas:

— Det planerade investeringsstödet till Volkswagen Sachsen GmbH och Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltung GmbH för deras investeringsprojekt i Mosel II och Chemnitz II i form av särskilda avskrivningar på investeringar inom ramen för lagen om stödberättigade områden (Fördergebietsgesetz) till ett nominellt värde av 51,67 miljoner tyska mark.

— Det planerade investeringsstödet till Volkswagen Sachsen GmbH och Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltung GmbH för deras investeringsprojekt i Mosel II och Chemnitz II i form av investeringsstöd (Investitions zuschüsse) på 189,1 miljoner tyska mark som går utöver det belopp som nämns i artikel 1, första strecksatsen.

Artikel 3

Tyskland försäkrar att kapaciteten i fabrikerna i Mosel inte överskrider en nivå på 432 enheter per dag år 1997. För att uppfylla detta inlämnas månadsrapporter om fabrikernas kapacitet och produktion till kommissionen, i vilka dessa uppgifter om Mosel I och Mosel II införs separat. Dessutom förklarade sig Tyskland villigt att i oregelbundna intervaller tillåta att kontroller på platsen utförs av kommissionens tjänstemän samt av experter som kommissionen utsett, för att kontrollera dessa uppgifter.

Dessutom skall Tyskland inlämna till, och diskutera med, kommissionen en årsrapport om de stödberättigade investeringarna på 2654,1 miljoner tyska mark i Mosel II och Chemnitz II och om de faktiska utbetalningarna av stöd, för att säkerställa att den kombinerade faktiska stödnivån, uttryckt som bruttobidragsekvivalent, inte överstiger 22,3 % för Mosel II och 20,8 % för Chemnitz II. Kommissionen förväntar sig att rapporten för åren 1994 och 1995 presenteras mot slutet av år 1996 och rapporten för 1996 före den första maj 1997.

Artikel 4

Tyskland skall inom en månad efter delgivningen av detta beslut meddela kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits för att efterleva detta beslut.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 26 juni 1996.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen