

## II

(Retsakter, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 11. december 2002

om Tysklands påtænkte statsstøtte til fordel for BMW AG i Leipzig

(meddelt under nummer K(2002) 4830)

(Kun den tyske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2003/373/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler <sup>(1)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

## I. SAGSFORLØB

- (1) Den 3. december 2001 anmeldte Tyskland over for Kommissionen en påtænkt støtte til fordel for Bayerische Motorenwerke AG (BMW). Ved brev af 16. januar 2002 anmodede Kommissionen Tyskland om yderligere oplysninger, som blev modtaget den 20. februar 2002.
- (2) Ved brev af 3. april 2002 underrettede Kommissionen Tyskland om sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende ovennævnte støtte (i det følgende: »beslutningen om procedurernes indledning«). Ved brev af 17. maj 2002 svarede Tyskland på beslutningen om procedurernes indledning.

- (3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* af 30. maj 2002 <sup>(2)</sup>. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den omhandlede støtte. Den 3. juli 2002 modtog Kommissionen bemærkninger fra Frankrig. Disse bemærkninger er videresendt til Tyskland med anmodning om eventuelle kommentarer; kommentarer blev modtaget ved brev af 16. august 2002.

## II. BESKRIVELSE

## A. Projektet og den påtænkte støtte

- (4) BMW har planer om at opføre et ny fabrik i Leipzig til produktion af personbiler med støtteberettigede investeringer på ca. 1 204,9 mio. EUR (aktuel nettoværdi). Ifølge produktionsplanen for den nye fabrik vil der i første række blive produceret personbiler af den [...] <sup>(\*)</sup> BMW 3-serie. På mellemlang og lang sigt vil det imidlertid også være muligt at producere andre BMW-modeller på denne fabrik. I den forbindelse skal der efter planen oprettes ca. 5 400 direkte arbejdspladser.
- (5) Støttemodtager er BMW. Ifølge anmeldelsen udgør den samlede planlagte støtte 418,6 mio. EUR (aktuel nettoværdi). Den skal ydes som led i 30. rammeplan for Gemeinschaftsaufgabe »Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA)« og på grundlag af »Investitionszulagengesetz 1999«. Støtteintensiteten udgør 34,74 %.

<sup>(1)</sup> EFT C 128 af 30.5.2002, s. 15.

<sup>(2)</sup> Se fodnote 1.

<sup>(\*)</sup> Fortrolige oplysninger er markeret med en stjerne.

- (6) Kommissionen har i regionalstøttekortet for perioden 2000-2003 anerkendt Leipzig som regionalt støtteområde i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a). For Leipzig, der er klassificeret som en af de mere »strukturestærke« regioner i de nye delstater, udgør det regionale støtteloft for store virksomheder 28 %. Efter anmodning fra en delstat (i dette tilfælde Sachsen) og med godkendelse fra GA-underudvalget, der er ansvarligt for regionalstøtte på nationalt plan, kan der imidlertid ydes op til 35 % brutto til store virksomheder i sådanne regioner. Tyskland har oplyst, at disse betingelser er opfyldt, og fremlagde i den forbindelse de relevante protokoller fra det kompetente udvalg.
- (7) Tyskland har oplyst, at Kolin (Tjekkiet) vil være det bedste alternativ til Leipzig til gennemførelsen af investeringerne. Efter at BMW offentligt havde indkaldt interesseilkendegivelser i forbindelse med placeringen af den nye fabrik, blev der fra ca. 250 områder modtaget et spørgeskema med de vigtigste udvælgelseskriterier. Efter en omfattende procedure udvalgte blandt ansøgningerne de fem mest attraktive placingsmuligheder (Augsburg i Bayern, Arras i Frankrig, Leipzig i Sachsen, Kolin i Tjekkiet og Schwerin i Mecklenburg-Vorpommern). Disse steder blev indgående undersøgt og vurderet gennem flere måneder, mens konkrete aftaler vedrørende etablering og køb af jord blev forhandlet med de kompetente myndigheder. I sidste instans nåede man frem til Leipzig [...] \* i Tyskland og Kolin [...] \* i udlandet. Den 18. juli 2001 bestemte BMW's direktion sig for Leipzig.

### B. Beslutningen om procedurens indledning

- (8) Kommissionen begrundede beslutningen om procedurens indledning med følgende.
- (9) Den konstaterede indledningsvis, at der i forbindelse med produktionsstedet i Leipzig angives meromkostninger på 591,4 mio. EUR (aktuel nettoværdi). Med en planlagt støtte på 418,6 mio. EUR (aktuel nettoværdi) vil BMW stadig skulle afholde yderligere omkostninger på 172,8 mio. EUR, såfremt fabrikken etableres i Leipzig. Kommissionen tvivlede derfor på, at den regionale ulempe i forbindelse med Leipzig rent faktisk er så stor, som det blev angivet.
- (10) Med hensyn til omfanget af den regionale ulempe, der var angivet i cost-benefit-analysen, konstaterede Kommissionen for det første, at man i forbindelse med produktionsstedet i Kolin kunne tage højde for og angive omfanget af visse risici i forbindelse med mærkeprofilen og opstartsfasen, herunder integreringen af leverandører. Tyskland blev derfor anmodet om at beregne de hermed forbundne omkostninger.
- (11) For det andet tvivlede Kommissionen i forbindelse med arbejdsomkostningerne på, at der med hensyn til løniveauet blev anvendt en tilstrækkeligt høj konvergensfaktor i cost-benefit-analysen for at tage hensyn til udviklingen på arbejdsmarkedet som følge af udvidelsen. Cost-benefit-analysen er rent faktisk baseret på en lavere real konvergenssats end den, Kommissionen har anvendt i sammenlignelige tilfælde (5 % årligt).
- (12) For det tredje gav Kommissionen udtryk for tvivl med hensyn til det antal ansatte, der var beregnet for de to produktionssteder. Selv om produktiviteten er lavere i Kolin end i Leipzig, blev der i referenceperioden i cost-benefit-analysen for Leipzig taget udgangspunkt i et større antal ansatte end for Kolin.
- (13) Kommissionen nærer desuden tvivl om, hvorvidt der blev taget hensyn til alle nødvendige uddannelsesforanstaltninger begge steder i den periode, som cost-benefit-analysen vedrører, dvs. fem år efter produktionsstarten.

### III. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

- (14) Frankrig fremsendte bemærkninger til beslutningen om procedurens indledning og støttede i det væsentlige de betænkeligheder, som Kommissionen havde givet udtryk for, navnlig med hensyn til den regionale ulempe i Leipzig i forhold til Kolin. Kommissionen konstaterer, at disse bemærkninger blev modtaget den 3. juli 2002, dvs. efter den fastsatte frist på en måned. Frankrig har ikke anmodet om forlængelse af den tildelte frist og heller ikke givet en behørig begrundelse for en sådan forlængelse. Der blev derfor ikke formelt taget hensyn til bemærkningerne fra Frankrig i forbindelse med Kommissionens vurdering. Tyskland, som blev anmodet om at fremsætte eventuelle kommentarer til bemærkningerne fra Frankrig, bekræftede Kommissionens holdning i denne henseende.
- (15) Frankrig gjorde opmærksom på, at en støtte af denne størrelsesorden vil fordreje konkurrencen mellem BMW og de andre europæiske bilproducenter. De franske bilproducenter vil navnlig blive berørt, da BMW viser interesse for det franske marked, og de franske bilproducenter opererer i det samme markedessegment. Støtten til fabrikken i Leipzig vil ikke opveje nogen regional ulempe og er derfor ikke berettiget. Til støtte for disse argumenter fik Kommissionen forelagt tre presseartikler<sup>(3)</sup>.

<sup>(3)</sup> La Tribune, 19. juli 2001 («Arras trækker det korteste strå i forhold til Leipzig ved valget af den nye BMW-fabriks placering»); Les Echos, 7. juli 2001 («BMW opfører sin nye fabrik i Leipzig»); Les Echos, 10. juli 2001 («Arras tabte kampen om BMW's fremtidige produktionssted»).

- (16) Med hensyn til støttens proportionalitet anførte Frankrig, at Leipzigs geografiske beliggenhed udgør en industriel og økonomisk fordel for BMW. Virksomheden har allerede faste leverandører i regionen. Desuden kan virksomheden lettere få fordel af at udveksle medarbejdere mellem sine produktionssteder, alt efter ordresituationen. Frankrig pegede desuden på den lokale arbejdskrafts kvalitet, tilgængelighed og konkurrencedygtighed. Det forhold, at en producent af køretøjer i luksusklassen etablerer et nyt produktionssted i et centraleuropæisk land, vil endelig være forbundet med industrielle og økonomiske risici, som kun vil kunne reduceres gennem yderligere udgifter. En investering i et nyt produktionssted (»greenfield«) i Tjekkiet, hvor BMW endnu ikke har en samlefabrik, vil være forbundet med højere omkostninger og større risici, navnlig på grund af mulige vanskeligheder i forbindelse med produktionsstarten. Desuden vil en bilproduktion i Centraleuropa kræve en øget markedsføringsindsats for at opretholde BMW's image som producent af personbiler i luksusklassen.

#### IV. KOMMENTARER FRA TYSKLAND

- (17) I sit svar på Frankrigs bemærkninger til beslutningen om procedurens indledning har Tyskland anført, at Kommissionen af proceduremæssige årsager ikke bør tage hensyn til disse bemærkninger, da de blev modtaget efter den frist, der var fastsat i denne beslutning. Fastsættelsen af fristen i henhold til artikel 6, stk. 1, første punktum, i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (\*) har navnlig til formål at sikre en behørig procedure uden forskelsbehandling af parterne. Der foreligger tilsyneladende ikke et behørigt begrundet tilfælde, som taler for en forlængelse af fristen i henhold til artikel 6, stk. 1, andet punktum.
- (18) Med hensyn til indholdet af bemærkningerne fra Frankrig har Tyskland bemærket, at disse i det væsentlige er baseret på franske presseartikler vedrørende en placering i Arras, men ikke på oplysninger om de alternative placeringsmuligheder i Leipzig og Kolin. I forbindelse med behovet for regionalstøtte har Tyskland afvist Frankrigs bemærkninger som uberettigede og bl.a. henvist til, at regionen er klassificeret som et mål 1-område. Med hensyn til Kolins troværdighed som et rentabelt alternativ har Tyskland anført, at Kommissionen i forbindelse med procedurens indledning ikke satte spørgsmålstegn ved projektets mobilitet. Endvidere har en fransk bilproducent for nylig (sammen med en ikke-europæisk producent) bebudet, at man vil etablere en bilproduktion på det alternative etableringssted, som BMW har undersøgt. Dette beviser, at denne alternative placeringsmulighed er gennemførlig og rentabel. Eventuelle følger af projektet for sektoren og konkurrencen vil Kommissionen tage højde for i den såkaldte »top-up«-analyse. Med hensyn til støttens proportionalitet har Tyskland bl.a. gjort gældende, at Frankrigs bemærkninger i denne henseende er baseret på kriterier, som blev anført i den franske presse som baggrunden for, at Arras ikke blev valgt. Sådanne overvejelser kan ikke overføres til den alternative placering i Kolin. Tyskland fremsendte oplysninger vedrørende specifikke elementer, som Frankrig havde nævnt, og konkluderede, at bemærkningerne ikke indeholder konkrete holdepunkter, som kan rejse tvivl om støttens forenelighed med fællesmarkedet.
- (19) Hvad angår den tvivl, der blev givet udtryk for i beslutningen om procedurens indledning med hensyn til omfanget af Leipzigs regionale ulempe, har Tyskland anført, at der ikke er betydelige forskelle mellem Leipzig og Kolin med hensyn til logistikomkostningerne, da begge — i modsætning til Arras — ligger i samme afstand fra BMW's fabriksnetværk. Med hensyn til uddannelsesomkostningerne vil de vigtigste foranstaltninger være gennemført inden produktionsstart (begyndelsen af den periode, som cost-benefit-analysen omfatter). Der er taget hensyn til omkostningerne til erhvervsuddannelse og efter- og videreuddannelse begge steder i referenceperioden. Udgifterne til udveksling af arbejdskraft mellem forskellige produktionssteder (»medarbejdere fra fabriksnetværket«) indgår i cost-benefit-analysen. Den reale stigning i lønningerne i Kolin i forhold til Leipzig med mindre end 5 % har Tyskland frem for alt begrundet med, at der med hensyn til produktionsstedet i Leipzig er indgået en sær aftale med arbejdstagerne for at tage højde for de særlige forhold i forbindelse med den lokale lønstruktur. I henhold hertil vil bl.a. den individuelle, overenskomstmæssige arbejdstid i Leipzig formentlig falde. Dette indebærer en real stigning i lønningerne og dermed en reduktion af den reale konvergenssats på 5 %. Med hensyn til produktiviteten og antallet af ansatte er der med hensyn til Kolin taget udgangspunkt i en lavere produktivitet og en længere arbejdstid pr. ansat.
- (20) Hvad angår den tvivl, der blev givet udtryk for i beslutningen om procedurens indledning med hensyn til eventuelle produktionsrisici, har Tyskland henvist til den succesrige Skoda-fabrik i Mlada Boleslav og PSA/Toyotas nylige valg af Kolin som produktionssted. Selv om det ikke var nødvendigt at tage hensyn til risiciene i opstartsfasen, er dette element medtaget i et »worst case«-scenarie. Desuden er cost-benefit-analysen baseret på den forsigtige og risikominimerende antagelse, at der begge steder skal foretages identiske investeringer i bygninger og anlæg. Med hensyn til imagerisiciene har Tyskland peget på, at BMW med succes har etableret en produktion på forskellige kontinenter. I Sydafrika produceres køretøjer af samme kvalitet som i Tyskland. BMW 3-serien fremstilles på nuværende tidspunkt flere steder; kunderne, for hvem alene kvaliteten er af afgørende betydning, har normalt ikke kendskab til produktionsstedet.

#### V. VURDERING AF STØTTEN

- (21) Den af Tyskland anmeldte foranstaltning til fordel for BMW udgør statsstøtte efter EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Foranstaltningen skal finansieres af staten eller ved

(\*) EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

hjælp af statsmidler. Da den desuden udgør en væsentlig del af finansieringsomkostningerne i forbindelse med projektet, kan støtten fordreje konkurrencen i Fællesskabet ved at give BMW en fordel i forhold til konkurrenter, der ikke modtager støtte. Desuden foregår der i motorkøretøjssektoren en omfattende samhandel mellem medlemsstaterne.

- (22) Støtten skal ydes til en virksomhed, som fremstiller og samler biler. Virksomheden er således en del af motorkøretøjsindustrien som omhandlet i EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien<sup>(5)</sup> (i det følgende: »rammebestemmelserne«).
- (23) I henhold til rammebestemmelserne skal støtte, som statslige myndigheder planlægger at yde til et individuelt projekt inden for rammerne af godkendte støtteordninger til en virksomhed, der har aktiviteter inden for motorkøretøjsindustrien, i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3, anmeldes, før støtten ydes, hvis én af nedenstående to tærskler overskrides: i) De samlede projektomkostninger er lig med 50 mio. EUR, eller ii) den samlede bruttostatsstøtte og støtte fra fællesskabsinstrumenter er lig med 5 mio. EUR. Både de samlede projektomkostninger og støttebeløbet overskrider tærsklen for anmeldelse. Tyskland har med anmeldelsen af den påtænkte støtte til fordel for BMW således opfyldt sine forpligtelser i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3.
- (24) I betragtning af støttens art og målsætning samt investeringens geografiske placering finder artikel 87, stk. 2, ikke anvendelse. I henhold til artikel 87, stk. 3, kan visse andre former for støtte betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Spørgsmålet om foreneligheden skal ansues ud fra Fællesskabet som helhed og ikke kun i relation til den enkelte medlemsstat. For at sikre, at fællesmarkedet fungerer efter hensigten, og for at fastholde det i artikel 3, litra g), forankrede princip skal undtagelserne i artikel 87, stk. 3, fortolkes snævert. Hvad angår artikel 87, stk. 3, litra b) og d), står det klart, at den pågældende støtte hverken kan fremme virkeliggørelsen af vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse eller afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i Tysklands økonomi eller kan fremme kulturen og bevarelsen af kulturarven.
- (25) Med hensyn til undtagelserne i artikel 87, stk. 3, litra a) og c), bemærker Kommissionen, at investeringsprojekter, der gennemføres i områder af Sachsen, er støtteberettigede efter litra a). Ifølge det nye regionalstøttekort for Tyskland, der blev godkendt af Kommissionen den 29. juli 1999 for områder, der er støtteberettigede efter EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), er projektet beliggende i et område, hvor regionalstøtteforløbet for store virksomheder er på 28 % i BSÆ. Efter anmodning fra en delstat (i dette tilfælde Sachsen) og med godkendelse fra GA-underudvalget, der er ansvarligt for regionalstøtte på nationalt plan, kan der imidlertid ydes op til 35 % brutto til store virksomheder i disse regioner<sup>(6)</sup>. Tyskland har bekræftet, at disse betingelser er opfyldt, og fremlagt de relevante protokoller fra det kompetente GA-underudvalg.
- (26) I forbindelse med vurderingen af støttens forenelighed med fællesmarkedet har Kommissionen — som anført i betragtning 14 — ikke formelt taget hensyn til de bemærkninger, der blev modtaget fra Frankrig som led i proceduren. Da disse bemærkninger imidlertid i vidt omfang gentager og støtter den tvivl, som Kommission gav udtryk for i beslutningen om procedurans indledning, besvares de indirekte i denne vurdering.
- (27) For at kunne vurdere, om en regionalstøtte kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), skal Kommissionen undersøge, om betingelserne i rammebestemmelserne er opfyldt.
- (28) For at godkende støtte i medfør af rammebestemmelserne undersøger Kommissionen efter at have konstateret, at det pågældende område er støtteberettiget efter Fællesskabets bestemmelser, om investoren har overvejet en anden placering til sit projekt for at påvise behovet for støtte, navnlig med hensyn til projektets mobilitet.
- (29) På grund af investeringens karakter af et projekt på et helt nyt produktionssted (»greenfield«-projekt) og på grundlag af den fremsendte dokumentation (f.eks. placeringsundersøgelser, korrespondance med de tjekkiske myndigheder) kan det antages, at projektet er mobilt, og at Kolin blev overvejet som en rentabel alternativ placering.
- (30) I motorkøretøjsindustrien er det ikke tilladt at yde regionalstøtte til moderniserings- og rationaliseringsforanstaltninger, der generelt ikke er mobile projekter. Det pågældende projekt vedrører imidlertid etableringen af et helt nyt produktionssted og er således berettiget til regionalstøtte. De støtteberettigede investeringsomkostninger udgør 1 204,9 mio. EUR (aktuel nettoværdi).

<sup>(5)</sup> EFT C 279 af 15.9.1997, s. 1.

<sup>(6)</sup> N 195/99, regionalt støtteområde for Tyskland 2000-2003 for områderne efter artikel 87, stk. 3, litra a).

- (31) Sammen med en ekstern bilekspert har Kommissionen vurderet den fremlagte cost-benefit-analyse for at klarlægge, om den påtænkte støtte står i et rimeligt forhold til de regionale problemer. Hovedårsagen til Leipzigs regionale ulempe er de væsentligt højere arbejdsomkostninger i Tyskland. Efter indledningen af undersøgelsesproceduren afklarede Tyskland visse aspekter af cost-benefit-analysen, som havde givet anledning til betænkeligheder. Dette gælder navnlig antagelserne i forbindelse med produktiviteten, antallet af ansatte på begge fabrikker og de nødvendige uddannelsesforanstaltninger. I cost-benefit-analysen tages der begge steder udgangspunkt i identiske investeringer i bygninger og anlæg, således at fabrikkerne vil være lige automatiserede. Arbejdsproduktiviteten vil imidlertid være lavere i Kolin, hvilket tager højde for lavere kvalifikationer og et eventuelt behov for oplæring af lokal arbejdskraft. Der blev taget højde for uddannelsesomkostningerne efter produktionsstarten i cost-benefit-analysen. Desuden tages der i Kolin udgangspunkt i en længere arbejdstid pr. ansat i forhold til Leipzig. Hvad angår antallet af ansatte begge steder, overkompenseres den lavere produktivitet i Kolin gennem den længere arbejdstid. På grundlag af de fremsendte oplysninger anser Kommissionen beregningerne af antallet af ansatte og den ugentlige arbejdstid begge steder for at være plausible. Da arbejdsomkostningerne er den afgørende faktor ved bestemmelsen af den regionale ulempe, er det vigtigt, at de forudsatte arbejdsomkostninger også rent faktisk er opstået efterfølgende.
- (32) Med hensyn til produktiviteten, antallet af ansatte og den områdespecifikke arbejdstid gælder følgende antagelser for produktionsstedet i Leipzig:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ugentlig arbejdstid	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Lokale medarbejdere	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Medarbejdere fra »fabriksnetværket«	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Samlet antal	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (33) Med hensyn til produktiviteten, antallet af ansatte og den områdespecifikke arbejdstid gælder følgende antagelser for produktionsstedet i Kolin:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ugentlig arbejdstid	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Lokale medarbejdere	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Medarbejdere fra »fabriksnetværket«	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Samlet antal	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (34) Betænkeligheder med hensyn til andre elementer i cost-benefit-analysen, som Kommissionen gav udtryk for i beslutningen om procedurens indledning, er imidlertid ikke blevet fjernet. Disse vedrører den forudsatte konvergens med hensyn til lønomkostningerne, kvantificeringen af visse risici i forbindelse med virkningerne af valget af produktionssted for mærkeprofilen og eventuelle vanskeligheder i forbindelse med produktionsstarten:

- (35) Efter Kommissionens opfattelse er den reale konvergens i forbindelse med lønniveauet i Kolin fastsat for lavt. I tilfælde, hvor sammenligningsfabrikken ligger i et central- eller østeuropæisk land, er det Kommissionens almindelige praksis at anvende en konvergensfaktor med hensyn til lønniveauet for at tage hensyn til udviklingen på arbejdsmarkedet som følge af udvidelsen. Selv om Tyskland i princippet ikke har anfægtet denne faktor, er cost-benefit-analysen baseret på en lavere konvergenssats, end Kommission hidtil har anvendt i sammenlignelige tilfælde. I tilfælde, hvor det valgte produktionssted ligger inden for Fællesskabet og sammenligningsstedet i Central-/Østeuropa, er det Kommissionens almindelige praksis at tage udgangspunkt i en konvergenssats på 5 % årligt. Eksempler herpå er f.eks. beslutning 2002/143/EF (VW/Dresden) <sup>(7)</sup>, 2002/781/EF (DaimlerChrysler/Kölleda) <sup>(8)</sup> og 2002/900/EF (Renault/Valladolid) <sup>(9)</sup> samt beslutningen om procedurens indledning i forbindelse med Opel/Azambuja <sup>(10)</sup>. Det forhold, at der er tages udgangspunkt i en lavere konvergenssats end 5 %, har Tyskland begrundet med, at de ansatte i Leipzig i overensstemmelse med en aftale med arbejdstagerne <sup>(11)</sup> vil få fordel af forskellige foranstaltninger, navnlig en sandsynlig reduktion af den ugentlige arbejdstid <sup>(12)</sup> (hvilket implicit øger de »reale« lønomkostninger). Kommissionen mener, at en sådan gradvis reduktion af den ugentlige arbejdstid i Leipzig fra [...] \* timer i 2002 til [...] \* timer fra 2008 kan betragtes som plausibel. Derimod kan det ikke nødvendigvis udledes heraf, at der kan tages udgangspunkt i en »real« stigning i lønomkostningerne i Leipzig, da denne antagelse vil føre til en fravigelse af den lønkonvergensfaktor på 5 %, der anvendes som fast praksis, og navnlig da en sådan effekt i teorien også vil kunne antages med hensyn til Kolin. Derfor tages der med hensyn til Kolin udgangspunkt i en real lønkonvergens på 5 % årligt. Dette resulterer i en arbejdsomkostningsmæssig ulempe på 332,01 mio. EUR i stedet for de anmeldte 433,55 mio. EUR. Leipzigs regionale ulempe nedsættes derfor med 101,54 mio. EUR.
- (36) Hvad angår kvantificeringen af imagerisiciene i forbindelse med valget af placering, ville valget af produktionsstedet i Tjekkiet efter Kommissionens opfattelse have indvirket negativt på BMW's mærkeprofil og salg, navnlig i Tyskland. Tyskland har gjort gældende, at det i dette tilfælde ikke er nødvendigt at tage hensyn til imagerisici, da det er kvaliteten, der er afgørende for kunderne, og BMW's produktion når op på samme kvalitetsniveau på produktionssteder uden for Tyskland som i Tyskland. Selv om Tyskland blev anmodet om at foretage en beregning af de omkostninger, der var forbundet med imagerisiciene, blev der ikke fremlagt oplysninger i denne henseende.
- (37) Efter Kommissionens opfattelse skal der imidlertid tages hensyn til imagerisici. I et andet tilfælde, hvor der var tale om en eventuel produktion af Rover-modeller i Ungarn, tog BMW selv højde for denne risiko (»loss of 10 % in UK sales or increase in advertising«) <sup>(13)</sup>. Desuden er de BMW-modeller, der fremstilles på ikke-tyske produktionssteder (såsom Sydafrika og Sparta-burg (USA)), ikke først og fremmest bestemt til det tyske eller europæiske marked. I det foreliggende tilfælde vil køretøjer i luksusklassen imidlertid i stor udstrækning blive produceret i et østeuropæisk land til det europæiske og det tyske marked. Det kan absolut antages, at en beslutning fra BMW's side om ikke at gennemføre et stort investeringsprojekt, som skaber et stort antal nye arbejdspladser, i en region i de nye delstater, der er præget af høj arbejdsløshed, men derimod i Kolin, ville indvirke negativt på BMW's offentlige image i Tyskland. Endvidere forekommer det plausibelt, at såfremt køretøjer i luksusklassen produceres i Østeuropa, vil kundernes subjektive kvalitetsfølelse kunne påvirke salget negativt. Derfor skal imagevirkningen medtages i cost-benefit-analysen.
- (38) Da Tyskland ikke har vurderet imagerisicienes omfang, er Kommissionen nødt til at anslå de dermed forbundne omkostninger. Som allerede i tidligere støttesager blev disse risici kvantificeret ved, at der blev taget udgangspunkt i, at potentielle negative virkninger kunne kompenseres gennem en forøget markedsføringsindsats. På grundlag af et forsigtigt skøn, som blev opstillet sammen med Kommissionens eksterne bilekspert, antages det, at de yderligere nødvendige markedsføringsudgifter vil udgøre 1 % af den samlede omsætning (pris pr. enhed af fabrik ganget med produktionsmængden) i referenceperioden på fem år. Denne antagelse er baseret på en tidligere beslutning i et sammenligneligt tilfælde, hvor sammenligningsfabrikken ligeledes var beliggende i Central- og Østeuropa <sup>(14)</sup>. De heraf følgende yderligere markedsføringsudgifter udgør 85,37 mio. EUR.
- (39) Ligeledes skal der i cost-benefit-analysen tages højde for risiciene i opstartsfasen (dvs. den nødvendige tid til at nå op på den fulde produktionskapacitet) i tilfælde af produktion i Kolin. I disse risici indgår også eventuelle kvalitetsproblemer (f.eks. fordi medarbejderne har lavere kvalifikationer, eller teknologioverførslen og supporten fra anlægsproducenternes side er vanskeligere), potentielle problemer som følge af sprogbarrierer og den muligvis vanskeligere integrering af leverandører. Sidstnævnte risiko er imidlertid begrænset, som den eksterne bilekspert har bekræftet, da der med hensyn til begge steder tages udgangspunkt i en stort set ens leverandørstruktur. Desuden bekræftede BMW, at indkøbsfunktionen principielt varetages globalt, og at der til den enkelte model vælges de på internationalt plan mest egnede leverandører til hele produktionsnetværket.

<sup>(7)</sup> EFT L 48 af 20.2.2002, s. 25.

<sup>(8)</sup> EFT L 282 af 19.10.2002, s. 23.

<sup>(9)</sup> EFT L 314 af 18.11.2002, s. 92.

<sup>(10)</sup> EFT C 151 af 25.6.2002, s. 2.

<sup>(11)</sup> Denne aftale blev ikke fremsendt til Kommissionen.

<sup>(12)</sup> Endvidere vil de ansatte i stigende grad få fordel af andre foranstaltninger, f.eks. tillæg ud over den overenskomstmæssige løn, »overenskomstmæssigt julegratiale«, »BMW-tillæg«.

<sup>(13)</sup> EFT C 62 af 4.3.2000, s. 12.

<sup>(14)</sup> EFT L 48 af 20.2.2002, s. 25. I denne sag drejede det som om VW's produktion af en luksusmodel i Dresden/Mosel. Det alternative produktionssted var ligeledes beliggende i Tjekkiet.

- (40) Tyskland er af den opfattelse, at risiciene i opstartsfasen er forholdsvis små i tilfælde af en produktion i Kolin og ikke behøver at blive taget i betragtning. Alligevel har BMW kvantificeret risikoen i værste tilfælde (»worst case«-scenario). Denne beregning er baseret på, at den nominelle produktion vil blive opnået med [...] \* forsinkelse. Dette vil i Kolin føre til [...] \* færre køretøjer, som vil skulle fremstilles på andre eksisterende produktionssteder. BMW 3-serien fremstilles flere steder i BMW's fabriksnetværk (München, Regensburg, Rosslyn (Sydafrika) og Dingolfing). Midlertidige produktionsnedsættelser med [...] \* køretøjer i Kolin vil kunne opvejes ved at øge produktionen med [...] \* køretøjer på de andre fabrikker, som fremstiller den samme model (navnlig München og Regensburg). En sådan flytning af produktionen inden for BMW's fabriksnetværk vil være forbundet med yderligere omkostninger på [...] \* EUR pr. køretøj. I tilfælde af vanskeligheder i opstartsfasen vil der derfor opstå meromkostninger på 29,32 mio. EUR. Dette beløb, som kvantificerer risiciene i opstartsfasen, skal tages i betragtning i cost-benefit-analysen, navnlig i betragtning af, at BMW på nuværende tidspunkt ikke producerer personbiler i Østeuropa, og at der var betydelige vanskeligheder i opstartsfasen i forbindelse med (greenfield)-fabrikken i Spartanburg (USA). [...] \* I den foretagne kvantificering af risiciene i opstartsfasen indgår mulige kvalitetsproblemer. Det anerkendes i den forbindelse, at projektet i Spartanburg (USA) ikke er fuldt ud sammenligneligt, da der her er tale om et nyt produktionsanlæg til en fuldstændig ny model med større geografisk afstand til BMW's produktionsnetværk, mens der i forbindelse med det foreliggende projekt er tale om produktion af en model, der allerede er lanceret, og som allerede fremstilles på tre produktionssteder, der ligger forholdsvis tæt på (München, Regensburg og Dingolfing).
- (41) Medtages disse betragtninger i cost-benefit-analysen, fremkommer et andet resultat end i den oprindelige anmeldelse. Den aktuelle nettoværdi af Leipzigs regionale ulempe udgør således 375,16 mio. EUR. Da den aktuelle nettoværdi af de støtteberettigede omkostninger i Leipzig anslås til 1 204,9 mio. EUR, udgør ulempefaktoren i forhold til Kolin 31,14 %.
- (42) Endelig skal der ifølge rammebestemmelserne tages højde for ændringen af koncernens produktionskapacitet før og efter projektet (i overensstemmelse med »top-up«-analysen). Gennem den såkaldte »top-up« ændres den tilladte støtteintensitet i forhold til kapacitetsændringer og regionens status som støtteberettiget område. Ifølge Tyskland udgør koncernens produktionskapacitet årligt [...] \* mio. køretøjer før og årligt [...] \* mio. køretøjer efter investeringen. I dette tilfælde skyldes kapacitetsforhøjelsen kun stigningen i kapaciteten på fabrikken i Leipzig med 160 000 køretøjer. Under hensyntagen til den betydelige kapacitetsstigning og produktionsstedets status som støtteberettiget område efter artikel 87, stk. 3, litra a), skal den »regionale ulempefaktor« i henhold til

rammebestemmelserne i det foreliggende tilfælde nedsættes med 1 %. Kommissionen har derfor nedsat den tilladte støtteintensitet for investeringsprojektet i Leipzig med et procentpoint til 30,14 %.

## VI. KONKLUSION

- (43) Kommissionen konstaterer, at investeringsprojektet er mobilt, og at støtten er nødvendig for gennemførelsen. Den aktuelle nettoværdi af den påtænkte støtte til fordel for BMW til projektet i Leipzig udgør 418,6 mio. EUR med en støtteintensitet på 34,7 % i BSÆ. Selv om denne værdi er lavere end det regionale støtteloft på 35 % i BSÆ, er den imidlertid højere end den ulempefaktor, som er beregnet efter cost-benefit-analysen, og som efter regulering med en »top-up« udgør 30,14 % af de støtteberettigede investeringsomkostninger.
- (44) Følgelig kan Kommissionen kun godkende en støtte på 30,14 % af de støtteberettigede investeringsomkostninger på 1 204,9 mio. EUR (aktuel nettoværdi), hvilket svarer til et beløb på 363,16 mio. EUR (aktuel nettoværdi). Den støtte, der overstiger dette beløb, er uforenelig med fællesmarkedet.
- (45) I betragtning af den potentielle konkurrencefordrejning, der er forbundet med det store støttebeløb og støtteintensiteten i forbindelse med det pågældende projekt, anser Kommissionen det for nødvendigt, at Tyskland kontrollerer gennemførelsen af de støtteberettigede investeringer og den præcise støttetildeling. Ifølge rammebestemmelserne kan det kræves, at der gennemføres en kontrol og efterfølgende vurdering af gennemførte støtteforanstaltninger med varierende detaljeringsgrad afhængig af det konkrete tilfælde og de potentielle konkurrenceforvridende følger. Kommissionen anmoder derfor Tyskland om at fremsende årlige rapporter om resultatet af denne kontrol, inden støtten udbetales.
- (46) Formålet med denne kontrol og rapporteringsforpligtelser er ikke kun at sikre, at de i denne beslutning fastsatte regionalstøtteintensiteter, der er udtrykt som bruttosubventionsækvivalent, overholdes af Tyskland, men også at bekræfte antagelserne i cost-benefit-analysen med hensyn til den arbejdsomkostningsmæssige ulempe, den væsentlige faktor ved bestemmelsen af den regionale ulempe. Selv om Kommissionen efterfølgende ikke nærer tvivl om, at den arbejdsomkostningsmæssige ulempe er plausibel, bør Tyskland opfordres til at fremsende Kommissionen årlige rapporter vedrørende referenceperioden for cost-benefit-analysen (2005-2010) med oplysninger om de samlede arbejdsomkostninger, antallet af oprettede arbejdspladser, den ugentlige arbejdstid og antallet af producerede køretøjer. I tilfælde af at arbejdsomkostningerne afviger fra de oplysninger, der er anmeldt i forbindelse med cost-benefit-analysen, forbeholder Kommissionen sig ret til at reducere den aftalte støtte i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

*Artikel 1*

Den støtte, som Tyskland påtænker at yde til fordel for Bayerische Motorenwerke AG (BMW) til investeringsprojektet i Leipzig, er forenelig med fællesmarkedet for et beløb op til 363,16 mio. EUR (aktuel nettoværdi) med en støtteintensitet på 30,14 % af de støtteberettigede investeringsomkostninger med forbehold af de i artikel 3 omhandlede betingelser.

*Artikel 2*

Det beløb af den påtænkte støtte til fordel for BMW til investeringsprojektet i Leipzig, som overskrider denne støtteintensitet, er uforeneligt med fællesmarkedet og må derfor ikke ydes.

*Artikel 3*

Tyskland fremsender årlige rapporter om gennemførelsen af de støtteberettigede projektinvesteringer og den præcise udbetaling af støtte. Endvidere fremsender Tyskland for perioden 2005-2010 årlige rapporter med oplysninger om de samlede arbejdsomkostninger, antallet af oprettede arbejdspladser, den ugentlige arbejdstid og antallet af producerede køretøjer.

*Artikel 4*

Denne beslutning er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 2002.

*På Kommissionens vegne*

Mario MONTI

*Medlem af Kommissionen*