

KOMISSION PÄÄTÖS,**tehty 20 päivänä joulukuuta 2001,****valtioneustusta, jonka Saksa aikoo myöntää DaimlerChrysler AG:lle Kölledassa toteutettavaan hankkeeseen***(tiedoksiannettu numerolla K(2001) 4480)***(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)****ETA:n kannalta merkityksellinen teksti***(2002/781/EY)*

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

Yksityiskohtainen kuvaus

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti pyytänyt asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽¹⁾,

sekä katsoo seuraavaa:

Menettely

- (1) Saksa ilmoitti tukihankkeesta komissiolle 29 päivänä maaliskuuta 2001. Komissio pyysi lisätietoja 17 päivänä toukokuuta 2001 päivätyllä kirjeellä, johon Saksa vastasi 8 päivänä kesäkuuta 2001 päivätyllä kirjeellä.
- (2) Komissio ilmoitti Saksalle 30 päivänä heinäkuuta 2001 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa kyseistä tukea koskeva, EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely.
- (3) Komission päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ⁽²⁾. Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa tuesta. Komissio ei ole saanut huomautuksia asianomaisilta.
- (4) Saksa toimitti 22 päivänä elokuuta ja 5 päivänä marraskuuta 2001 päivätyillä kirjeillä huomautuksensa tutkitun menettelyn aloittamisesta.

- (5) DaimlerChrysler AG ja Mitsubishi Motors Corporation suunnittelevat yhteistä pienten autojen kokoonpanoalustaa. Tämä niin sanottu Z-kokoonpanoalusta suunnataan pienten henkilöautojen markkinasegmentille, jolla myytäviä kilpailevia malleja ovat esimerkiksi VW Polo, VW Lupo ja Toyota Yaris. Ajoneuvot valmistetaan Euroopan markkinoille Bornissa (Alankomaissa) sijaitsevalla Nedcarin tehtaalla ja Japanin ja Aasian markkinoille Mitsubishiin Japanissa sijaitsevalla tehtaalla.
- (6) DaimlerChrysler AG ja Mitsubishi Motors Corporation aikovat rakentaa uuden moottoritehtaan Z-kokoonpanoalustalla Euroopan markkinoille valmistettavissa ajoneuvoissa käytettävien bensiinimoottorien tuotantoa varten. Hankkeella luodaan noin 500 uutta työpaikkaa. Tehtaan valmistuttua Kölledan tuotantokapasiteetti on 300 000 moottoria vuodessa. Tästä määrästä 200 000 toimitetaan NedCarin tehtaalle ja 100 000 Japaniin.
- (7) Suunnittelun tuen saaja on DaimlerChrysler AG. DaimlerChrysler AG ja Mitsubishi Motors Corporation aikovat perustaa vuonna 2003 uuden yhteisyrityksen, joka tulee vastaamaan moottoritehtaan toiminnasta ja josta molemmat omistavat puolet. Investoinnit ja tuet on määrä siirtää kokonaisuudessaan tälle uudelle yritykselle.
- (8) Ilmoituksen mukaan investointien kokonaismäärä on 243,9 miljoonaa euroa (nykyarvo 220,4 miljoonaa euroa), josta tukikelpoisten kustannusten osuus on 207,3 miljoonaa euroa (nykyarvo 185 miljoonaa euroa). Suunnittelun tuen kokonaismäärä on 72,6 miljoonaa euroa (nykyarvo 63,8 miljoonaa euroa). Saksa ilmoitti, että hankkeeseen ei liity ensisijaisia tavarantoimittajia moottoriajoneuvoalan valtioneustukia koskevan yhteisön puitesäännön mukaisessa merkityksessä.

⁽¹⁾ EYVL C 263, 19.9.2001, s. 13.

⁽²⁾ Ks. alaviite 1.

(9) Komissio on hyväksynyt Thüringenissä sijaitsevan Kölledan EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesti tukialueeksi vuosien 2000–2003 aluetukikartassa. Suuryrityksille myönnettävän aluetuen enimmäisintensiteetti on alueella 35 prosenttia. Tuki aiotaan myöntää DaimlerChryslerille alueellisia elinkeinorakenteita edistävän Saksan yhteisen tukiohjelman (Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur", GA) 30. puitesuunnitelman ja vuoden 1999 investointiverohelpotuslain (*Investitionszulagengesetz*) nojalla. Tuki on tarkoitus maksaa porrastetusti investointihankkeen etenemisen perusteella. Saksan toimittamien tietojen mukaan aluetuen lisäksi ei ole tarkoitus myöntää tukia muihin tarkoituksiin.

(10) Saksan mukaan investointi voitaisiin toteuttaa vaihtoehtoisesti Nyergesujfalussa Unkarissa. Alkuperäiseen ilmoitukseen sisältyneen kustannus-hyötyanalyysin perusteella Kölledan aluekohtainen haittaintensiteetti suhteessa vastaavaan investointiin vaihtoehtoisessa sijoituspaikassa Nyergesujfalussa on 37,8 prosenttia.

Komission päätös aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely

(11) Komissio ilmoitti Saksalle 30 päivänä heinäkuuta 2001 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely seuraavien seikkojen tutkimiseksi:

(12) Komissio pyysi ensin selvityksiä yksittäisistä tukikelpoista investoinneista voidakseen tarkistaa alueellisen haitan suhdeluvun ja hankkeen tuki-intensiteetin.

(13) Lisäksi komissio epäili monia Saksan viranomaisten toimittamaan kustannus-hyötyanalyysiin sisältyviä oletuksia, jotka näyttivät olevan ristiriidassa komission käytännön kanssa. Nämä epäilyt koskivat erityisesti tiettyjä tuotantoon Nyergesujfalussa liittyviä riskitekijöitä (jotka johtuvat esimerkiksi kielivaikeuksista), kuten teknologian siirto suunnittelu-/tuotantovaiheessa, koneiden alkuperäisten valmistajien tuki, vaikutukset tuotekuvaan tai laadunhallintaan liittyvät välttämättömät kustannukset Unkarissa. Muut komission esille ottamat ongelmat koskevat oletettua maan hintaa molemmissa sijoituspaikoissa, työvoimakustannusten eroja, otsikolla "muut kustannukset" ilmoitettuja haittoja sekä rakennus- ja varastointikustannuksia Unkarissa.

(14) Komissio epäili myös sitä, olisiko DaimlerChrysler/Mitsubishi-konsernin vuosituotantokapasiteetti hankkeen jälkeen vain 33 000 yksikköä suurempi kuin ennen hankkeen toteuttamista, kuten Saksa on ilmoittanut.

Asianomaisten huomautukset

(15) Komissio ei ole saanut huomautuksia asianomaisilta.

Saksan huomautukset

(16) Saksa toimitti 22 päivänä elokuuta ja 5 päivänä marraskuuta 2001 päivätyillä kirjeillä huomautuksensa tutkimustamenettelyn aloittamisesta.

(17) Kirjeissä annettiin tietoja ehdoista, joilla Kölledan kaupunki antoi DaimlerChrysler AG:n käyttöön alueen, jolle Kölledan tehdas rakennetaan. Komissiolle toimitettiin kirjeissä myös muita asiakirjoja, esimerkiksi riippumattoman arvioijan tutkimus maan hinnan arvioinnista.

(18) Saksa toimitti myös täydentäviä tietoja tukikelpoisten investointikustannusten määrästä. Vastatakseen epäilyihin, joita komissio esitti kustannus-hyötyanalyysiin liittyvistä tekijöistä menettelyä aloittaessaan, Saksa selvitti perusteellisesti oletuksia, jotka liittyivät teknologian siirtoon suunnittelu-/tuotantovaiheessa, koneiden alkuperäisten valmistajien tukeen, tuotekuvaan heijastuviin vaikutuksiin, työvoimakustannuksiin, otsikolla "muut kustannukset" ilmoitettuihin haittoihin sekä rakennus- ja varastointikustannuksiin.

(19) Tuotantokapasiteetissa tapahtuvasta muutoksesta Saksa on huomauttanut, että tuotantokapasiteetin suunnittelulla lisäyksellä (lisäystä 140 000 ajoneuvoa vuodessa Volvon NedCarin tehtaan kapasiteetin oston jälkeen) ei ole merkitystä valtiontuen arvioinnin kannalta, sillä lisäys johtuu erillisestä liiketoimesta eli jo toimivan tehtaan ostopaikasta. Kyseinen liiketoimi ei myöskään kasvata Euroopan autoteollisuuden kokonaistuotantokapasiteettia. Kölledan moottoritehtaalle suunniteltu tuki ei liity suoraan eikä välillisesti DaimlerChrysler AG:n NedCarin tehtaasta ostamaan osuuteen. Saksa huomauttaa lisäksi, että Kölledan moottoritehtaalle myönnettävä tuki ja NedCarin tehtaan vuosituotantokapasiteetin kasvu väliaikaisesti 33 000 yksikköä suuremmaksi nykyisten Volvo- ja Mitsubishi-mallien tuotannon asteittaisen lopettamiseen saakka eivät ole toisiinsa yhteydessä olevia seikkoja.

Tuen arviointi

- (20) Saksan ilmoittamassa toimenpiteessä, joka aiotaan toteuttaa DaimlerChrysler AG:n hyväksi, on kyse EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontuesta. Tuen rahoittaa valtio tai se rahoitetaan valtion varoista. Koska tuella on merkittävä osuus hankkeen rahoituksessa, se uhkaa vääristää kilpailua yhteisössä suosimalla DaimlerChrysler AG:tä suhteessa kilpailijoihin, jotka eivät saa tukea. Lisäksi yhteisön jäsenvaltioiden välillä käydään laajaa kauppaa automarkkinoilla.
- (21) Tuki on tarkoitettu yritykselle, joka valmistaa ja kokoonpanee autoja. Yritys harjoittaa näin ollen toimintaa moottoriajoneuvoalalla siinä merkityksessä kuin se on määritelty moottoriajoneuvoalan valtioneutia koskevassa yhteisön puitesäännössä⁽³⁾ (jäljempänä 'moottoriajoneuvoalan puitesääntö').
- (22) Moottoriajoneuvoalan puitesäännössä täsmennetään, että tuista, joita viranomaiset aikovat myöntää osana hyväksytyä tukiohjelmaa moottoriajoneuvoalalla toimivan yrityksen yksittäiselle hankkeelle, on ilmoitettava ennen niiden myöntämistä, jos a) hankkeen kokonaiskustannukset ovat 50 miljoonaa euroa tai b) hankkeelle myönnettyjen valtioneutien ja yhteisön tukien bruttomäärä on yhteensä 5 miljoonaa euroa. Sekä hankkeen kokonaiskustannukset että tukimäärä ylittävät ilmoitusvelvollisuuden rajan. Saksan viranomaiset ovat näin ollen täyttäneet EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisen velvollisuutensa ilmoittaessaan DaimlerChrysler AG:lle suunnitellusta tuesta.
- (23) Tuen luonteen ja tarkoituksen sekä investointihankkeen maantieteellisen sijainnin vuoksi komissio katsoo, että EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohtaa ei voida soveltaa. EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa määritellään tuet, joita voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvina. Soveltuvuutta yhteismarkkinoille on arvioitava koko yhteisön kannalta eikä vain kansallisten näkökohtien perusteella. Jotta voidaan varmistaa yhteismarkkinoiden moitteeton toiminta ja EY:n perustamissopimuksen 3 artiklan g alakohtassa vahvistetun periaatteen noudattaminen, 87 artiklan 3 kohdassa määrättyjä poikkeuksia on tulkittava suppeasti. EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan b ja d alakohtassa määrättyjen poikkeusten osalta voidaan todeta, että kyseistä tukea ei ilmeisesti-kään ole tarkoitettu Euroopan yhteistä etua koskevaan hankkeeseen, Saksan taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen eikä kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen. EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a ja c alakohtassa määrättyjen poikkeusten osalta komissio katsoo, että investointihanke toteutetaan Thüringenissä alueella, jolle voidaan myöntää a alakohtassa tarkoitettua tukea. Komissio hyväksyi 29 päivänä heinäkuuta 1999 EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohtaan mukaisia Saksan alueita koskevan uuden aluetukikartan, jonka mukaan hanke sijoittuu alueelle, jolla suuryrityksille myönnettävän aluetuen enimmäisintensiteetti on 35 prosenttia bruttoavustusekvivalenttina ilmaistuna.
- (24) Saksa toimitti lisäselvityksiä myös hankkeen toteuttamiseksi valitun maa-alueen myynnistä DaimlerChrysler AG:lle ja selvitti menettelyn aloittamista koskevissa huomautuksissaan ehtoja, joilla Kölledan kaupunki myi maa-alueen. Saksan mukaan keskihinta, jota alueelle sijoittautuneilta yrityksiltä on veloitettu viereisillä teollisuus- ja liikealueilla sijaitsevasta maasta, on ollut kolmen viime vuoden aikana 11 Saksan markkaa / m². Maan arvosta pyydettiin Saksan lainsäädännön (Baugesetzbuch 192 pykälä) mukaisesti arvio riippumattomalta arvioijalta. Tämä arvio, jonka mukaan maan arvo kyseisellä alueella on 11,80 Saksan markkaa / m², toimitettiin komissiolle. Saksa ilmoitti, että kyseinen maa-alue tarjottiin DaimlerChryslerille 12 Saksan markan neliöhintaan. Komissio katsoo tästä syystä, että DaimlerChrysler AG ei saa tukea maa-alueen oston.
- (25) Voidakseen tehdä päätöksen siitä, soveltuuko aluetuki EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohtan nojalla yhteismarkkinoille, komission on tarkistettava, noudattaako tuki moottoriajoneuvoalan puitesäännössä vahvistettuja ehtoja.
- (26) Voidakseen hyväksyä tuen moottoriajoneuvoalan puitesäännön perusteella komissio tutkii, voidaanko kyseiselle alueelle myöntää tukea yhteisön oikeuden nojalla ja olisiko investoija voinut toteuttaa hankkeensa vaihtoehdoisessa sijaintipaikassa. Näin voidaan selvittää tuen välttämättömyys erityisesti hankkeen siirrettävyyden kannalta.
- (27) Komissio on tutkinut hankkeen maantieteellistä siirrettävyyttä. Tukea mahdollisesti saavan autoalan konsernin on todistettava selkeästi ja vakuuttavasti, että hankkeelle

⁽³⁾ EYVL C 279, 15.9.1997, s. 1.

on taloudellisesti kannattava vaihtoehtoinen sijaintipaikka. Komissio ottaa huomioon, että DaimlerChryslerin päätettyä etsiä uuden tuotantopaikan se teetti ulkopuolisella konsulttiyrityksellä (A.T. Kearney) sijaintipaikan valintaa koskevan tutkimuksen, jossa verrattiin 50:tä tuotantopaikkaa seitsemässä Euroopan maassa. Tutkimustulosten ja teknisen, määrällisen, laadullisen ja riskinarvioinnin perusteella parhaiksi vaihtoehtoisiksi sijaintipaikoiksi osoittautuivat Kölleda (Thüringen) ja Nyergesujfalu (Unkari). Kun otetaan huomioon Saksalta saadut asiakirjat (esimerkiksi sijaintipaikkaa koskevat tutkimukset ja kirjeenvaihto Unkarin viranomaisten kanssa) ja se, että investointihanke toteutetaan uudessa sijaintipaikassa, Nyergesujfalu katsotaan taloudellisesti kannattavaksi vaihtoehtoiseksi sijaintipaikaksi Kölledalle. Komissio päätelee sen vuoksi, että hanke on siirrettävissä ja sen toteuttamiseen voidaan siitä syystä myöntää aluetukea, koska tuki on välttämätöntä investoinnin houkuttelemiseksi tukialueelle.

- (28) Moottoriajoneuvoalalla ei voida myöntää aluetukea, joka on tarkoitettu yhteen paikkaan sidottuun uudenaikaistamis- ja järjeistämishankkeeseen. Kyseinen hanke koskee kuitenkin täysin uutta tuotantolaitosta uudella alueella, minkä vuoksi hankkeen katsotaan liittyvän tuotannon muuntamiseen, johon voidaan myöntää aluetukea.
- (29) Komissio on ottanut huomioon vain ne tukikelpoiset kustannukset, jotka aiheutuvat tukialueella. Hankkeen nimelliset kokonaiskustannukset ovat 243,9 miljoonaa euroa, josta 36,6 miljoonaa euroa liittyy tukialueen ulkopuolella sijaitsevilla alueilla toteutettaviin koneistusinvestointeihin. Komission huomioon ottamien tukikelpoisten kustannusten määrä on näin ollen 207,3 miljoonaa euroa (nykyarvo 185 miljoonaa euroa).
- (30) Komissio on arvioinut ulkopuolisen autoalan asiantuntijan avustuksella ilmoitukseen sisältyneen kustannus-hyötyanalyysin varmistuakseen siitä, että ehdotettu aluetuki on oikeassa suhteessa niihin alueellisiin ongelmiin, joita sillä on tarkoitus ratkaista. Menettelyn aloittamisen jälkeen Saksa on selvittänyt eräitä kustannus-hyötyanalyysiin liittyviä seikkoja, jotka herättivät epäilyjä (esimerkiksi tukikelpoisten investointien määrä sekä työvoima- ja rakennuskustannuksia ja tarvittavan maa-alueen suuruutta molemmilla sijaintipaikoilla koskevat oletukset). Tärkein Kölledaan liittyvä haittatekijä on Saksan huomattavasti korkeampi työvoimakustannusten taso.
- (31) Komission Nyergesujfalun valintaan liittyvistä tietyistä riskitekijöistä esittämiä epäilyjä ei kuitenkaan ole kumottu. Riskit liittyvät erityisesti Unkarissa ilmeneviin kieli-

vaikkeuksiin ja muihin tekijöihin, kuten teknologian siirtoon suunnittelu-/tuotantovaiheessa ja koneiden alkuperäisiltä valmistajilta saatavan tuen vaikeutumiseen. Komissio katsoo, että Unkarin valinta edellyttäisi laajan koulutusohjelman toteuttamista ja kielikoulutusta. Saksa on ilmoittanut menettelyn aloittamista koskevissa huomautuksissaan, että nämä kustannukset on otettu huomioon kustannusluokissa "kielikoulutus", "tavarantoinnille suunnattu tekninen koulutus", "työpaikkakoulutus", "ulkomaalaiset työntekijät" ja "perusammattitaitokoulutus", joiden kokonaiskustannukset ovat 6,93 miljoonaa euroa (verrattuna Kölledan 3,29 miljoonan euron kustannuksiin). Saksan mukaan tästä seuraava 3,64 miljoonan euron haitta riittää kattamaan kaikki riskitekijät.

- (32) Komission mielestä ei ole uskottavaa, että 3,64 miljoonan euron haitta olisi riittävän suuri. Unkari on maa, jossa DaimlerChrysler AG:llä ei ole aikaisempaa kokemusta moottoriajoneuvojen tuotannosta. Komission mielestä on erittäin todennäköistä, että kielietu, sijainti lähellä DaimlerChryslerin Stuttgartissa sijaitsevaa moottorien keskussuunnittelupaikkaa ja tuotekuva ovat vaikuttaneet ratkaisevasti DaimlerChryslerin päätökseen sijoittaa uusi tuotantolaitos Kölledaan. Nyergesujfalun tapauksessa on olemassa todellinen riski toiminnan hitaammasta käynnistymisestä, joka merkitsisi tuotantotappioita. Nyergesujfalun etäisempi maantieteellinen sijainti ja siitä johtuvat monimutkaisemmat logistiikkajärjestelyt johtavat myös suurempiin logistisiin riskeihin (esimerkiksi kuljetusvaikeuksista, lakoista jne. johtuvien tuotantohäiriöiden välttämiseksi) erityisesti siitä syystä, että Saksan toimittamien tietojen mukaan suurin osa osista on toimitettava Unkarin ulkopuolelta.
- (33) Ottaakseen huomioon nämä tekijät komissio on sisällyttänyt ulkopuolisen moottoriajoneuvoalan asiantuntijan lausunnon perusteella kustannus-hyötyanalyysiin ilmoitetun 3,64 miljoonan euron sijaan 14,49 miljoonaa euroa. Tämä summa vastaa yhtä prosenttia kokonaisliikavaihdosta viiden vuoden arviointijakson aikana (valmistettujen moottoreiden lukumäärä kerrottuna moottoreiden yksikköhinnalla noudettuna lähettäjältä).
- (34) Tämä kustannus-hyötyanalyysiin tehty muutos johtaa erilaiseen tulokseen kuin alun perin ilmoitettiin. Kölledan alueellisen haitan nykyarvo on 59,07 miljoonaa euroa, kun taas Kölledassa syntyvien tukikelpoisten kustannusten nykyarvo on 185 miljoonaa euroa, jolloin hankkeen haittaintensiteetti suhteessa Nyergesujfaliin on 31,93 prosenttia.

- (35) Moottoriajoneuvoalan suhdanneherkkyyden vuoksi komissio tutkii myös, onko sallittua tuki-intensiteettiä mahdollisesti korotettava tai alennettava -2 – +4 prosenttiyksikköä, kun huomioon otetaan investointihankkeen vaikutukset kilpailuun, erityisesti konsernin tuotantokapasiteetin vaihtelu merkityksellisillä markkinoilla ja kyseisen alueen asema tukialueena. Vaikutus alaan katsotaan suureksi silloin, kun konsernin investoinnin jälkeisen kapasiteetin (C(f)) suhde konsernin investointia edeltävään kapasiteettiin (C(i)) on vähintään 1,01. Koska useimmat moottoriajoneuvovalmistajat valmistavat itse myös moottoreita, komissio katsoo, että ajoneuvovalmistajan moottorituotannon merkityksellisiksi markkinoiksi on katsottava niiden ajoneuvojen markkinat, joihin moottorit on tarkoitettu. Kölledan tehtaalla valmistetaan henkilöautojen moottoreita.
- (36) Saksa on toimittanut ristiriitaisia tietoja Bornissa (Alankomaissa) sijaitsevan NedCarin tehtaassa kapasiteetista. Saksan alkuperäisen ilmoituksen mukaan kapasiteetti on ennen investointia 280 000 ajoneuvoa vuodessa ja se nousi investoinnin jälkeen 313 000 ajoneuvoon vuodessa, kun taas 5 päivänä marraskuuta 2001 päivätyssä Saksan kirjeessä komissiolle todettiin, että tehtaassa kapasiteetti olisi investoinnin jälkeen ainoastaan 215 000 ajoneuvoa. Tämän selitettiin johtuvan välttämättömästä koulutuksesta sekä uusien mallien tuotantolinjojen rakentamisen edellyttämistä muutostöistä. Komissio katsoo kuitenkin ulkopuolisen autoalan asiantuntijan lausunnon perusteella, että NedCarin tehtaassa todennäköinen (investointia edeltävä ja investoinnin jälkeinen) tuotantokapasiteetti on 280 000 ajoneuvoa.
- (37) Saksa on väittänyt myös, että DaimlerChryslerin ja Mitsubishiin tuotantokapasiteetin kasvu 140 000 ajoneuvolla vuodessa johtuu siitä, että ne ostivat jo aiemmin osuuden toimivasta autotehtaasta, eikä siitä, että ne rakentavat uuden tehtaassa valtiontuen turvin⁽⁴⁾. Koska tämä kauppa oli moottoritehtaaseen tehdystä investoinnista erillinen toimenpide, johon ei myönnetty valtiontukea, ja koska kauppa ei muuttanut Euroopan autoteollisuuden kokonaistuotantokapasiteettia, Saksa väittää, että kapasiteetin kasvua 140 000 yksiköllä ei pitäisi ottaa huomioon markkinavaikutuksia koskevassa analyysissä.
- (38) Komissio ei hyväksy tätä Saksan väitettä. Moottoriajoneuvoalan puitesäännössä edellytetään analyysin laatimista kyseisen konsernin tuotantokapasiteetin vaihtelusta merkityksellisillä markkinoilla. Sillä, kasvaako kapasiteetti uuden tehtaassa perustamisen vai toimivan tehtaassa osittaisen hankinnan kautta, ei ole vaikutusta tähän vaatimukseen. Molemmilla toimenpiteillä on sama vaikutus kilpailijoihin.
- (39) Saksa väittää, että liiketoimi, jolla Mitsubishi osti Volvon osuuden NedCarin tehtaasta, olisi katsottava DaimlerChryslerin/Mitsubishin Kölledassa toteuttamasta moottorihankkeesta erilliseksi toimenpiteeksi. On kuitenkin selvää, että lisätuotantokapasiteetti moottoreiden valmistuksen alalla ei olisi tarpeen, jos ajoneuvojen tuotantokapasiteetti ei nousisi NedCarin tehtaassa. Hankkeen toteuttamisen jälkeen moottoreiden tuotantokapasiteetti Kölledassa on 300 000 moottoria vuodessa, joista 200 000 käytetään NedCarin tehtaassa Euroopan markkinoille tarkoitettujen henkilöautojen tuotannossa. Kun Mitsubishiin henkilöautojen tuotantokapasiteetti NedCarin tehtaalla on tällä hetkellä 140 000 yksikköä vuodessa, nousee kapasiteetti Kölledassa toteutetun investoinnin jälkeen 140 000 yksikköä vuodessa. Myöskään Mitsubishiille myyty Volvon tuotantokapasiteetti NedCarin tehtaalla ei poistu käytöstä, vaan siirretään Gentissä (Belgiassa) sijaitsevalle Volvo-tehtaalle, jonka tuotantokapasiteetti kasvaa myös merkittävästi.
- (40) Kapasiteetin kasvu 140 000 yksiköllä merkitsee huomattavaa kasvua koko konsernin kapasiteetissa. DaimlerChrysler/Mitsubishi-konsernin tuotantokapasiteetti Euroopassa on ennen investointia 1 602 080 ajoneuvoa ja sen jälkeen 1 742 080 ajoneuvoa (9 prosentin kasvu).
- (41) Koska kyse on EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesta tukialueesta ja konsernin tuotantokapasiteetin vaihtelulla on suuri vaikutus alaan, komissio on alentanut hankkeen sallittua tuki-intensiteettiä yhden prosenttiyksikön eli 30,93 prosenttiin Kölledassa toteutettavan investoinnin osalta.

Päätelmä

- (42) Komissio katsoo, että hanke on siirrettävissä ja tuki on välttämätöntä sen toteuttamiseksi. DaimlerChryslerille Kölledassa toteutettavaan hankkeeseen myönnettäväksi suunnitellun tuen nykyarvo on 63,8 miljoonaa euroa ja suunniteltu tuki-intensiteetti 34,5 prosenttia bruttoavustusekvivalenttina ilmaistuna. Vaikka kyseinen intensiteetti on alhaisempi kuin aluetuen enimmäisintensiteetti

⁽⁴⁾ Kyse on Bornissa (Alankomaat) sijaitsevasta NedCarin tehtaasta, josta Volvo ja Mitsubishi omistavat kumpikin 50 prosenttia ja jonka kapasiteetti on 280 000 ajoneuvoa vuodessa. Mitsubishi hankkii omistukseensa Volvon 50 prosentin osuuden.

(35 prosenttia bruttoavustusekvivalenttina), suunniteltu tuki-intensiteetti on kuitenkin korkeampi kuin kustannus-hyötyanalyysissä laskettu ja tasauksella mukautettu alueellisten haittojen suhdeluku, joka on 30,93 prosenttia tukikelpoisista investoinneista.

- (43) Komissio voi näin ollen hyväksyä vain tukimäärän, joka on 30,93 prosenttia 185 miljoonan euron (nykyarvo) tukikelpoisista investoinneista eli 57,22 miljoonaa euroa (nykyarvo). Suunniteltu 6,58 miljoonan euron (nykyarvo) tuki ei sovellu yhteismarkkinoille,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Yhteensä 57,22 miljoonan euron valtiontuki, jonka Saksa aikoo myöntää DaimlerChrysler AG:lle Kölledassa toteu-

tettavaa investointia varten, soveltuu yhteismarkkinoille EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan nojalla.

2. Yhteensä 6,58 miljoonan euron valtiontuki, jonka Saksa aikoo myöntää DaimlerChrysler AG:lle Kölledassa toteutettavaa investointia varten, ei sovellu yhteismarkkinoille, eikä sitä saa myöntää.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 20 päivänä joulukuuta 2001.

Komission puolesta

Mario MONTI

Komission jäsen