

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 11 december 2002

om det statliga stöd som Tyskland planerar att genomföra till förmån för BMW AG i Leipzig

[delgivet med nr K(2002) 4830]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2003/373/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT
DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽¹⁾, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

- (1) Den 3 december 2001 anmälde Tyskland till kommissionen ett planerat stödprojekt till förmån för Bayerische Motorenwerke AG (BMW). Genom en skrivelse av den 16 januari 2002 begärde kommissionen ytterligare upplysningar, vilka lämnades av Tyskland den 20 februari 2002.
- (2) Genom en skrivelse av den 3 april 2002 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att med avseende på detta stöd inleda ett formellt förfarande i den mening som avses i artikel 88.2 i EG-fördraget (nedan kallat "inledandebeslutet"). Genom en skrivelse av den 17 maj 2002 yttrade sig Tyskland om inledandebeslutet.

- (3) Inledandebeslutet offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* av den 30 maj 2002 ⁽²⁾. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter på stödet i fråga. Till kommissionen inkom den 3 juli 2002 synpunkter från Frankrike, vilka meddelades Tyskland, som genom en skrivelse av den 16 augusti 2002 kommenterade dessa.

II. BESKRIVNING

A. Projektet och det planerade stödet

- (4) BMW planerar en ny anläggning i Leipzig för tillverkning av personbilar, varvid de stödberättigande investeringarna uppgår till cirka 1 204,9 miljoner euro (diskonterat nuvärde). Enligt produktionsplanen för den nya anläggningen skall man till en början producera personbilar i [...] (*) BMW-3-serien. På medellång till lång sikt kommer även tillverkning av andra BMW-modeller att kunna ske i denna anläggning. Därvid skulle omkring 5 400 direkta arbetstillfällen skapas.
- (5) Stödmottagare är BMW. Enligt anmälan uppgår det planerade totala stödbeloppet till 418,6 miljoner euro (diskonterat nuvärde). Stödet skall beviljas inom ramen för det trettonde ramprogrammet för förbundsstatens och delstaternas gemensamma initiativ för förbättring av näringsstrukturen och på grundval av den tyska lagen *Investitionszulagengesetz* 1999. Stödnivån uppgår till 34,74 %.

⁽¹⁾ EGT C 128, 30.5.2002, s. 15.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

(*) Konfidentiella uppgifter.

(6) Enligt den regionalstödkarta för åren 2000–2003 som kommissionen godkänt är Leipzig ett regionalt stödområde enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget. För Leipzig, som räknas till de "strukturellt starkare" regionerna i de nya tyska delstaterna, uppgår det regionala stödtaket för stora företag till 28 %. På begäran av en delstat (här Sachsen), och med godkännande av det underutskott som på nationell nivå ansvarar för regionalstöd till stora företag (GA-Unterausschuss), får dock stöd på upp till 35 % brutto beviljas. Tyskland meddelade att dessa förutsättningar uppfyllts och presenterade de relevanta protokollen från det behöriga utskottet.

(7) Tyskland har förklarat att Kolin (Tjeckien) vore det lämpligaste alternativet till Leipzig för genomförande av investeringen. Efter en offentlig uppmaning från BMW till potentiella produktionsorter att anmäla intresse för etableringen av den nya anläggningen, inkom ett besvarat utvärderingsformulär med de viktigaste urvalskriterierna från cirka 250 produktionsorter. Efter ett omfattande urvalsförfarande valdes de fem mest attraktiva produktionsorterna ut (Augsburg i delstaten Bayern, Arras i Frankrike, Leipzig i delstaten Sachsen, Kolin i Tjeckien och Schwerin i delstaten Mecklenburg-Vorpommern). Under flera månader undersöktes och utvärderades dessa produktionsorter ingående, medan konkreta etablerings- och fastighetsköpskontrakt framförhandlades med berörda myndigheter. Slutligen valdes Leipzig [...] * i Tyskland och Kolin [...] * i utlandet. Den 18 juli 2001 beslutade sig BMW:s styrelse för Leipzig.

B. Inledandebeslutet

(8) Kommissionen motiverade sitt beslut att inleda förfarandet med följande överväganden.

(9) Kommissionen konstaterade först att en kostnadsnackdel på 591,4 miljoner euro (diskonterat nuvärde) uppgivits för produktionsorten Leipzig. Vid ett planerat stöd på 418,6 miljoner euro (diskonterat nuvärde) hade BMW vid en etablering i Leipzig haft att bära ytterligare kostnader på 172,8 miljoner euro. Därför betvivlade kommissionen att Leipzigs regionala nackdel i själva verket var så stor som uppgivits.

(10) När det gäller omfattningen av den i kostnads- och intäktsanalysen uppgivna regionala nackdelen, fastställde kommissionen för det första att vissa risker i samband med en lokalisering till produktionsorten Kolin beträffande märkesprofilen och problem vid produk-

tionsstarten, inklusive integrationen av leverantörer, kan beaktas och kvantifieras. Tyskland anmodades därför att beräkna de därmed förbundna kostnaderna.

(11) För det andra betvivlade kommissionen att en tillräckligt hög konvergensfaktor med avseende på lönenivån hade använts i kostnads- och intäktsanalysen för att vid beräkningen av arbetskostnaderna ta hänsyn till arbetsmarknadsutvecklingen till följd av utvidgningen. I själva verket används en lägre real konvergenssats i kostnads- och intäktsanalysen än vad kommissionen använder i jämförbara fall (5 % årligen).

(12) För det tredje hyste kommissionen tvivel angående det beräknade antalet anställda på de båda produktionsorterna. Man utgick i kostnads- och intäktsanalysen från ett högre antal anställda i Leipzig än i Kolin under den aktuella tidsperioden, trots att produktiviteten i Kolin är lägre än i Leipzig.

(13) Dessutom betvivlade kommissionen att alla nödvändiga utbildningsåtgärder på de båda produktionsorterna under den tidsperiod som var aktuell i kostnads- och intäktsanalysen, dvs. fem år efter produktionsstart, tagits med i beräkningen.

III. SYNPKUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(14) Frankrike har inkommit med synpunkter på inledandebeslutet, vari man i allt väsentligt instämmer i kommissionens betänkligheter, främst rörande Leipzigs regionala nackdel i jämförelse med Kolin. Kommissionen konstaterar att dessa synpunkter inkom den 3 juli 2002, dvs. efter den angivna fristen på en månad. Frankrike har inte begärt någon förlängning av fristen, och inte heller angivit något giltigt skäl för en sådan förlängning. Därför togs ingen formell hänsyn till Frankrikes synpunkter i kommissionens bedömning. Tyskland, som gavs tillfälle att yttra sig om Frankrikes synpunkter, bekräftade kommissionens inställning.

(15) Frankrike påpekade att ett stöd i den här storleksordningen skulle snedvrída konkurrensen mellan BMW och de övriga europeiska personbilstillverkarna. Detta skulle särskilt drabba de franska biltillverkarna, eftersom BMW siktar in sig på den franska marknaden, och de franska tillverkarna är verksamma i samma marknadssegment. Stödet till anläggningen i Leipzig skulle inte utjämna någon regional nackdel och borde därmed inte anses befogat. Som stöd för dessa argument presenterades tre tidningsartiklar för kommissionen⁽³⁾.

⁽³⁾ La Tribune, 19 juli 2001 ("Arras förlorar mot Leipzig i avgörandet om BMW:s nya produktionsort"); Les Echos, 7 juli 2001 ("BMW bygger sin nya anläggning i Leipzig"); Les Echos, 10 juli 2001 ("Arras utkonkurrerar i kampen om den nya BMW-anläggningen").

- (16) Beträffande stödets proportionalitet anförde Frankrike att Leipzigs geografiska läge är till industriell och ekonomisk fördel för BMW. Företaget förfogar redan över fasta leverantörer i regionen. Dessutom skulle företaget lättare kunna utnyttja möjligheten att, allt efter orderläge, flytta arbetskraft mellan sina produktionsanläggningar. Frankrike hänvisade också till den lokala arbetskraftens kvalitet, tillgänglighet och konkurrensförmåga. Slutligen skulle en ny produktionsanläggning i ett centraleuropeiskt land, som byggs av en tillverkare av fordon av högre klass, vara förknippad med industriella och ekonomiska risker som endast skulle kunna minskas genom ytterligare kostnader. En investering i en nyetablering i Tjeckien, där BMW ännu inte har någon monteringsfabrik, skulle vara förknippad med högre kostnader och större risker, framför allt beroende på möjliga svårigheter vid produktionsstarten. En biltillverkning i Centraleuropa skulle dessutom medföra högre marknadsföringskostnader i syfte att upprätthålla BMW:s image som tillverkare av personbilar av högre klass.

IV. TYSKLANDS SYNPUNKTER

- (17) Tyskland konstaterade i sitt svar på Frankrikes synpunkter på inledandebeslutet att kommissionen av procedurskäl inte borde ta hänsyn till dessa synpunkter, eftersom de inkommit efter den frist som fastställts i beslutet. Fastställandet av fristen i enlighet med artikel 6.1 andra meningen i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget⁽⁴⁾ syftar särskilt till att säkerställa ett korrekt förfarande med likabehandling av alla berörda parter. Enligt vad som framgår föreligger inget vederbörligen berättigat skäl för en förlängning av fristen enligt artikel 6.1 tredje meningen.
- (18) Tyskland noterar rörande innehållet i Frankrikes synpunkter att detta i allt väsentligt stöder sig på franska pressartiklar om produktionsorten Arras, men inte på information om de alternativa produktionsorterna Leipzig och Kolin. När det gäller behovet av regionalstöd avvisar Tyskland de franska redogörelserna som oberättigade och hänvisar bland annat till att regionen räknas som mål 1-område. Rörande Kolins trovärdighet som lönsam alternativ produktionsort förklarar Tyskland att kommissionen då förfarandet inleddes inte ifrågasatte projektets geografiska rörlighet. Vidare har en fransk biltillverkare nyligen (tillsammans med en icke-europeisk tillverkare) tillkännagivit att biltillverkning skall starta på den alternativa produktionsort som undersökts av BMW. Detta bevisar att en etablering på den alternativa produktionsorten är genomförbar och lönsam. Kommissionen tog i sin så kallade top-up-analys hänsyn till projektets eventuella inverkan på branschen och på konkurrensen. Beträffande stödets proportionalitet konstaterade Tyskland bland annat att Frankrikes synpunkter hänför sig till kriterier som i den franska pressen anförts som skäl för ett beslut till nackdel för Arras. Sådana överväganden kan inte överföras på den alternativa produktionsorten Kolin. Tyskland tillhandahöll information om specifika omständigheter som omnämnts av Frankrike, och drog slutsatsen att inga konkreta punkter lagts fram som gör att stödets förenlighet med den gemensamma marknaden skulle kunna ifrågasättas.
- (19) Beträffande det i inledandebeslutet yttrade tvivlet på omfattningen av Leipzigs regionala nackdel, konstaterar Tyskland att det inte finns några signifikanta skillnader i logistikkostnader mellan Leipzig och Kolin, eftersom de båda – till skillnad från Arras – ligger lika långt från BMW:s fabriksnät. Vad gäller kostnader för utbildning så bör de viktigaste åtgärderna på detta område ha genomförts före produktionsstart (dvs. före den period som omfattas av kostnads- och intäktsanalysen). Hänsyn har tagits till kostnader för yrkesutbildning och vidareutbildning under den aktuella perioden på de båda produktionsorterna. Kostnaderna för arbetskraftsutbyte mellan olika produktionsorter (anställda från BMW:s fabriksnät) har tagits med i kostnads- och intäktsanalysen. Tysklands främsta motivering till att den beräknade reallöneökningen i Kolin är 5 % mindre än i Leipzig är att man i Leipzig har slutit en specialöverenskommelse med arbetstagarna, för att ta hänsyn till särdragen i den lokala lönestrukturen. Därmed skulle bland annat den individuella, avtalsenliga arbetstiden i Leipzig sannolikt sjunka. Detta innebär en reallöneökning och därmed en minskning av den reala konvergenssatsen med 5 %. Beträffande produktiviteten och antalet sysselsatta antas för Kolin en lägre produktivitet och längre arbetstid för varje anställd.
- (20) Vad gäller det i inledandebeslutet yttrade tvivlet rörande eventuella produktionsrisker hänvisar Tyskland till att den framgångsrika Skodafabriken i Mlada Boleslav och PSA/Toyotas senaste val av produktionsort talar till Kolins fördel. Även om hänsyn inte måste tas till startriskerna i Kolin ingår detta element i ett "värsta tänkbara scenario". Dessutom baseras kostnads- och intäktsanalysen på ett konservativt och riskminimerande antagande om identiska investeringar i byggnader och anläggningsutrustning på de båda produktionsorterna. Tyskland hänvisar beträffande imageriskerna till att BMW driver framgångsrika produktionsanläggningar på olika kontinenter. I Sydafrika tillverkas fordon av samma kvalitet som i Tyskland. BMW-3-modellen tillverkas för närvarande på flera produktionsorter och kunderna, som ser kvaliteten som det avgörande, vet vanligtvis inte var bilen är tillverkad.

V. BEDÖMNING AV STÖDET

- (21) Den åtgärd till stöd för BMW som Tyskland anmält utgör statligt stöd enligt innebörden i artikel 87.1 i EG-fördraget. Åtgärden är avsedd att finansieras av staten

⁽⁴⁾ EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

eller genom statliga medel. Eftersom stödet dessutom täcker en betydande del av finansieringskostnaderna för projektet riskerar det att snedvrider konkurrensen inom gemenskapen, då BMW ges en fördel gentemot konkurrenter som inte erhåller stöd. Dessutom förekommer inom bilindustrin en omfattande handel mellan medlemsstaterna.

- (22) Stödet är avsett att beviljas ett företag som tillverkar och monterar motorfordon. Företaget är därmed en del av bilsektorn enligt gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin⁽⁵⁾ (nedan kallade "rambestämmelserna för bilindustrin").
- (23) Enligt rambestämmelserna för bilindustrin måste allt stöd som offentliga myndigheter avser att bevilja ett enskilt projekt inom ramen för godkända stödordningar till förmån för ett företag som är verksamt inom bilsektorn anmälas enligt artikel 88.3 i EG-fördraget innan det beviljas om minst ett av följande två tröskelvärden överskrids: i) projektets totalkostnad uppgår till 50 miljoner euro eller mer, ii) det sammanlagda bruttobeloppet bestående av statligt stöd och stöd som härrör från gemenskapsinstrument uppgår till 5 miljoner euro eller mer. Både totalkostnaden för projektet och stödbeloppet överskrider anmälningströskeln. I och med anmälan av stödprojektet till förmån för BMW har Tyskland alltså uppfyllt sin skyldighet enligt artikel 88.3.
- (24) När det gäller stödets natur och syfte samt investeringsorten är artikel 87.2 inte tillämplig. Enligt artikel 87.3 kan vissa andra former av stöd anses vara förenliga med den gemensamma marknaden. Förenligheten skall prövas ur gemenskapens synvinkel som helhet och inte bara ur den enskilda medlemsstatens synvinkel. För att säkra en väl fungerande gemensam marknad och värna om den i artikel 3 g förankrade principen skall undantagen i artikel 87.3 ges en snäv tolkning. Vad gäller artikel 87.3 b och d så är det uppenbart att stödet i fråga varken främjar genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse eller avhjälpel allvarliga störningar i det tyska näringslivet och inte heller främjar kulturen eller bevarandet av kulturarvet.
- (25) Kommissionen konstaterar rörande undantagen i artikel 87.3 a och c att de genomförda investeringsprojekten i delstaten Sachsen kommer ifråga för stöd i den mening som avses i artikel 87.3 a. Enligt den nya kartan över stödområden i Tyskland, som kommissionen godkände den 29 juli 1999 för stödområden enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget, drivs projektet i ett område där regionalstöd till stora företag får beviljas med en bruttobidragsekvivalent på högst 28 %. På begäran av en delstat (här Sachsen), och med godkännande av det underutskott som på nationell nivå ansvarar för regionalstöd till stora företag (GA-Unterausschuss), får dock en stödnivå på upp till 35 % brutto beviljas⁽⁶⁾. Tyskland har bekräftat att dessa förutsättningar är uppfyllda och har presenterat motsvarande protokoll från det ansvariga underutskottet.
- (26) Vid bedömningen av stödets förenlighet med den gemensamma marknaden har kommissionen, vilket redogörs för i skäl 14, formellt inte beaktat de synpunkter som inkom från Frankrike under förfarandet. Då dessa synpunkter dock till stora delar upprepar och stöder de tvivel kommissionen yttrade i inledande beslutet, får de dock ett indirekt svar i denna bedömning.
- (27) För att kunna bedöma om regionalstödet enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden, måste kommissionen pröva om villkoren i rambestämmelserna för bilindustrin är uppfyllda.
- (28) För att kommissionen skall kunna godkänna stöd enligt villkoren i rambestämmelserna för bilindustrin prövar kommissionen, efter att ha fastställt att det aktuella området är ett stödområde enligt gemenskapsrätten, om investeraren har tagit en annan produktionsort i beaktande. Detta görs för att fastställa behovet av stöd, särskilt med avseende på projektets geografiska rörlighet.
- (29) Mot bakgrund av investeringens karaktär på en helt ny produktionsort och på grundval av de överlämnade underlagen (t.ex. etableringsstudier, skriftväxling med de tjeckiska myndigheterna) utgår kommissionen ifrån att projektet är rörligt och att Kolin tagits i beaktande som ekonomiskt bärkraftigt alternativ produktionsort.
- (30) Det är inte tillåtet att till bilindustrin bevilja regionalstöd för moderniserings- och rationaliseringsåtgärder, vilka i regel inte är rörliga. Det aktuella projektet gäller dock uppbyggnaden av en helt ny produktionsanläggning och kan därför komma i fråga för regionalstöd. De stödberättigande investeringskostnaderna uppgår till 1 204,9 miljoner euro (diskonterat nuvärde).

⁽⁵⁾ EGT C 279, 15.9.1997, s. 1.

⁽⁶⁾ N 195/99, Tysklands avgränsning av stödområden för 2000–2003, avseende de regioner som är berättigade till stöd enligt artikel 87.3 a.

- (31) Tillsammans med en extern expert på bilbranschen har kommissionen prövat den framlagda kostnads- och intäktsanalysen för att fastställa om det planerade stödet står i rimlig proportion till de regionala problemen. Huvudskälet till Leipzigs regionala nackdel är de betydligt högre arbetskostnaderna i Tyskland. Efter inledandet av granskningsförfarandet klargjorde Tyskland några aspekter på kostnads- och intäktsanalysen som hade föranlett vissa betänkligheter. Detta gäller särskilt produktivitsantagandena, antalet sysselsatta i de båda anläggningarna och de nödvändiga åtgärderna för yrkesutbildning. I kostnads- och intäktsanalysen räknar man med identiska investeringar i byggnader och anläggningsutrustning på de båda produktionsorterna, så att två anläggningar med samma grad av automatisering skapas. Dock antas en lägre arbetsproduktivitet i Kolin, med hänsyn till sämre yrkesutbildning och ett eventuellt utbildningsbehov hos den lokala arbetskraften. I kostnads- och intäktsanalysen tas hänsyn till kostnaderna för yrkesutbildning efter produktionsstart. Dessutom utgår man från en längre arbetstid per anställd i Kolin jämfört med Leipzig. Beträffande antalet anställda på de båda produktionsorterna överkompenseras den lägre produktiviteten i Kolin av den längre arbetstiden. På grundval av den överlämnade informationen bedömer kommissionen att antagandena om antalet anställda och veckoarbetstiden på de båda produktionsorterna är rimliga. Eftersom den avgörande faktorn vid fastställande av den regionala nackdelen är arbetskostnadsnackdelen, är det avgörande att de antagna arbetskostnaderna även faktiskt uppkommit i efterhand.
- (32) Följande antaganden gäller produktionsorten Leipzig beträffande produktiviteten, antalet anställda och den specifika arbetstiden för produktionsorten:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Veckoarbetstid	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Lokalanställda	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Anställda från BMW:s fabriksnät	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Totalt	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (33) Följande antaganden gäller produktionsorten Kolin beträffande produktiviteten, antalet anställda och den specifika arbetstiden för produktionsorten:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Veckoarbetstid	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Lokalanställda	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Anställda från BMW:s fabriksnät	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Totalt	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (34) Betänkligheter som togs upp i inledandebeslutet rörande andra element i kostnads- och intäktsanalysen har dock inte undanröjts. Dessa betänkligheter gäller den antagna konvergensen av lönekostnader, kvantifieringen av vissa risker i samband med inverkan på märkesprofilen till följd av valet av produktionsort, och möjliga svårigheter vid produktionsstart.

(35) Enligt kommissionens uppfattning ges den reala konvergen av lönenivån i Kolin ett alltför lågt värde. Enligt gängse praxis använder kommissionen i de fall referensanläggningen ligger i Central- eller Östeuropa en konvergensfaktor för lönenivån för att ta hänsyn till arbetsmarknadsutvecklingen till följd av utvidgningen. Även om Tyskland i princip inte invänder mot denna faktor, så stöder sig kostnads- och intäktsanalysen på en lägre konvergenssats än vad kommissionen tidigare har använt i liknande fall. I de fall då den utvalda produktionsorten är belägen inom gemenskapen och referenslokaliseringen i Central- eller Östeuropa, är det kommissionens gängse praxis att använda en konvergenssats på 5 % årligen. Exempel på detta kan ses i besluten 2002/143/EG (VW/Dresden)⁽⁷⁾, 2002/781/EG (DaimlerChrysler/Kölleda)⁽⁸⁾ och 2002/900/EG (Renault/Valladolid)⁽⁹⁾ samt i beslutet om inledande av förfarandet rörande Opel/Azambuja⁽¹⁰⁾. Tyskland grundar antagandet om en lägre konvergens än 5 % på att de anställda i Leipzig, enligt en överenskomst med arbetstagarerna⁽¹¹⁾, kommer att dra nytta av diverse åtgärder, främst en sannolik minskning av veckoarbetstiden⁽¹²⁾ (vilket implicit skulle höja de "reala" lönekostnaderna). Kommissionen anser att en sådan stegvis minskning av veckoarbetstiden i Leipzig från [...] * timmar år 2002 till [...] * timmar från 2008 kan betraktas som rimlig. Däremot kan man inte med självklarhet anta en "real" ökning av lönekostnaderna i Leipzig, eftersom detta antagande skulle leda till en avvikelse från den i gängse praxis använda lönekonvergensfaktorn på 5 %, och särskilt eftersom en sådan effekt teoretiskt skulle kunna antas även för Kolin. Därför antas för Kolin en real konvergens av lönerna på 5 % årligen. Därav uppstår en arbetskostnadsnackdel på 332,01 miljoner euro istället för den anmälda på 433,55 miljoner euro. Följaktligen minskar Leipzigs regionala nackdel med 101,54 miljoner euro.

(36) Vad gäller kvantifieringen av imageriskerna till följd av valet av produktionsort, anser kommissionen att ett beslut till förmån för den tjeckiska produktionsorten skulle ha en negativ inverkan på märkesprofilen och BMW:s avsättning, framför allt i Tyskland. Tyskland hävdar att man i detta fall inte behöver ta hänsyn till imagerisker, eftersom kvaliteten är avgörande för kunden, och BMW:s tillverkning håller samma kvalitetsnivå på icke-tyska produktionsorter som i Tyskland. Trots att Tyskland anmodades att beräkna de kostnader som är förbundna med imagerisken, presenterades inga sådana uppgifter.

(37) Imagerisker måste dock enligt kommissionens uppfattning beaktas. I ett annat fall, då det rörde sig om en möjlig tillverkning av Rover-modeller i Ungern tog

BMW själv med denna risk i beräkningen ("loss of 10 % in UK sales or increase in advertising")⁽¹³⁾. Dessutom är de BMW-modeller som tillverkas utanför Tyskland (t.ex. i Sydafrika eller i Spartanburg [Förenta staterna]) inte främst avsedda för den tyska eller den europeiska marknaden. I det aktuella fallet skulle dock fordon av högre klass avsedda för den europeiska och den tyska marknaden tillverkas i stor omfattning i ett östeuropeiskt land. Det kan förmodas att ett beslut från BMW att i Kolin genomföra ett stort investeringsprojekt som skapar många nya arbetstillfällen, istället för i en region i de nya delstaterna där arbetslösheten är hög, skulle ha en negativ inverkan på BMW:s allmänna image i Tyskland. Vidare verkar det rimligt att kundernas subjektiva kvalitetsuppfattning inverkar negativt på avsättningen vid tillverkning i Östeuropa av fordon av högre klass. Inverkan på image måste därför tas med i kostnads- och intäktsanalysen.

(38) Eftersom Tyskland inte har kvantifierat imageriskerna måste kommissionen beräkna de därmed förbundna kostnaderna. Riskerna kvantifierades genom att man liksom i tidigare stödärenden utgick ifrån att potentiellt negativa effekter skulle kunna uppvägas av extra marknadsföringskostnader. Efter en försiktig skattning, som utfördes tillsammans med kommissionens externa expert på bilbranschen, har de extra marknadsföringskostnader som krävs beräknats till 1 % av den totala omsättningen (enhetspris fritt från fabrik multiplicerat med produktionsvolymen) under den tidsrymd på fem år som bedömningen gäller. Till grund för detta antagande ligger ett tidigare beslut i ett jämförbart fall, där referensanläggningen också var belägen i Central- och Östeuropa⁽¹⁴⁾. De extra marknadsföringskostnader detta medför uppgår till 85,37 miljoner euro.

(39) På samma sätt måste startriskerna (dvs. den tid som krävs innan full produktionskapacitet uppnås) tas med i kostnads- och intäktsanalysen för tillverkning i Kolin. Dessa risker omfattar även eventuella kvalitetsproblem (eftersom till exempel arbetskraften har sämre kvalifikationer eller tekniköverföringen resp. understödet från anläggningskonstruktören är sämre), potentiella problem orsakade av språkbarriärer och en eventuellt försvårad integration av leverantörer. Den sistnämnda risken är dock begränsad, vilket den externa experten på bilbranschen har bekräftat, eftersom man för båda produktionsorterna utgår från en nära nog identisk leverantörsstruktur. BMW bekräftade dessutom att anskaffningen i princip hanteras globalt, och att de lämpligaste leverantörerna i världen levererar till hela produktionen av den relevanta modellen.

⁽⁷⁾ EGT L 48, 20.2.2002, s. 25.

⁽⁸⁾ EGT L 282, 19.10.2002, s. 23.

⁽⁹⁾ EGT L 314, 18.11.2002, s. 92.

⁽¹⁰⁾ EGT C 151, 25.6.2002, s. 2.

⁽¹¹⁾ Detta avtal har inte överlämnats till kommissionen.

⁽¹²⁾ De anställda skulle utöver detta i allt högre grad dra nytta av andra åtgärder, t.ex. lönetillägg utöver avtal, "avtalsenligt jultillägg", "BMW-tillägg".

⁽¹³⁾ EGT C 62, 4.3.2000, s. 12.

⁽¹⁴⁾ EGT L 48, 20.2.2002, s. 25. I detta fall rörde det sig om tillverkning av en lyxmodell hos VW i Dresden/Mosel. Referensanläggningen fanns också i Tjeckien.

- (40) Tyskland anser att startriskerna i händelse av tillverkning i Kolin är relativt små, och inte behöver beaktas. BMW har dock kvantifierat risken för den mest ogynnsamma situationen i ett "värsta tänkbara scenario". Denna beräkning baseras på att den nominella kapaciteten uppnås med en fördröjning på [...] *. Detta skulle leda till att det i Kolin produceras [...] * fordon för lite, och att dessa måste tillverkas på andra produktionsorter. BMW-3-modellen tillverkas inom BMW:s fabriksnät på flera produktionsorter (München, Regensburg, Rosslyn (Sydafrika) och Dingolfing). Tillfälliga produktionsminskningar i Kolin på [...] * fordon kan uppvägas genom att produktionen ökas med [...] * fordon i de andra fabriker (särskilt München och Regensburg). En sådan överflyttning av produktionen inom BMW:s fabriksnät skulle medföra ökade kostnader på [...] * euro per fordon. I händelse av inledande svårigheter skulle följaktligen en merkostnad på 29,32 miljoner euro uppstå. Detta belopp, som kvantifierar startriskerna, måste tas med i kostnads- och intäktsanalysen, främst av det skälet att BMW för närvarande inte tillverkar personbilar i Östeuropa och att det fanns betydande inledande svårigheter vid nyetableringen av fabriken i Spartanburg (Förenta staterna). [...] *. Den kvantifiering av startriskerna som genomförts innefattar möjliga kvalitetsproblem. Det medges att projektet i Spartanburg (Förenta staterna) inte är helt jämförbart, eftersom det där handlar om en ny produktionsanläggning för en helt ny modell på långt geografiskt avstånd från BMW:s övriga produktion. Det aktuella projektet handlar om tillverkning av en redan införd modell, vilken redan produceras på tre befintliga produktionsorter i relativ geografisk närhet (München, Regensburg och Dingolfing).
- (41) Om dessa överväganden tas in i kostnads- och intäktsanalysen uppkommer ett annat resultat än i den ursprungliga anmälan. Följaktligen uppgår det diskonterade nuvärdet av Leipzigs regionala nackdel till 375,16 miljoner euro. Eftersom det diskonterade nuvärdet av de stödberättigande kostnaderna i Leipzig anges till 1 204,9 miljoner euro, uppgår lokaliseringssnackdelen gentemot Kolin till 31,14 %.
- (42) Slutligen krävs enligt rambestämmelserna för bilindustrin att den förändrade produktionskapaciteten i koncernen före och efter projektet (motsvarande "top-up"-analysen) beaktas. Genom en så kallad top-up förändras den tillåtna stödnivån beroende på kapacitetsförändringar och regionens status som stödområde. Enligt Tysklands uppgifter har koncernen en produktionskapacitet på [...] * miljoner fordon per år före och [...] * miljoner fordon per år efter investeringen. I det här fallet kan hela kapacitetsökningen hänföras till den ökade kapaciteten om 160 000 fordon i fabriken i Leipzig. Med beaktande av den avsevärda kapacitetsökningen och produktionsortens status som stödområde enligt artikel 87.3 a måste "kvoten för regionala nackdelar" i det aktuella fallet minskas med 1 procentenhet enligt rambestämmelserna för bilindustrin. Kommissionen har följaktligen minskat den tillåtna stödnivån för investeringsprojektet i Leipzig med en procentenhet till 30,14 %.

VI. SLUTSATSER

- (43) Kommissionen konstaterar att investeringsprojektet är rörligt och att stödet är nödvändigt för projektets förverkligande. Det diskonterade nuvärdet av det planerade stödet till BMW avseende projektet i Leipzig uppgår till 418,6 miljoner euro med en stödnivå på 34,7 % uttryckt i bruttobidragsekvivalenter. Även om detta värde ligger under maximalbeloppet för regionalstöd på 35 % uttryckt i bruttobidragsekvivalenter, är det ändå högre än den enligt kostnads- och intäktsanalysen beräknade och genom "top-up"-förfarandet minskade lokaliseringssnackdelen på 30,14 % av de stödberättigande investeringskostnaderna.
- (44) Kommissionen kan således bara godkänna ett stödbelopp på 30,14 % av de stödberättigande investeringskostnaderna på 1 204,9 miljoner euro (diskonterat nuvärde). Det motsvarar ett diskonterat nuvärde på 363,16 miljoner euro. Ett stöd överstigande detta belopp är oförenligt med den gemensamma marknaden.
- (45) I beaktande av en potentiell snedvridning av konkurrensen, som kan följa på det höga stödbeloppet och det aktuella projektets stödnivå, ser kommissionen det som nödvändigt att Tyskland övervakar genomförandet av de stödberättigande investeringarna och det exakta beviljandet av stödet. I rambestämmelserna för bilindustrin föreskrivs att kontroll och utvärdering av de godkända stöden skall göras i efterhand, i mer eller mindre detaljerad form beroende på det aktuella ärendet och den potentiella snedvridningen av marknaden. I enlighet med detta kräver kommissionen att Tyskland överlämnar en årlig rapport om resultatet av denna kontroll innan stödet utbetalas.
- (46) Syftet med denna kontroll och rapportplikt är inte enbart att säkerställa att den i bruttobidragsekvivalenter uttryckta regionalstödnivån, så som den definieras i detta beslut, respekteras av Tyskland, utan också att antagandena i kostnads- och intäktsanalysen avseende arbetskostnadsnackdelen, den väsentligaste faktorn vid bestämning av den regionala nackdelen, bekräftas. Trots att kommissionen inte på förhand hyser tvivel när det gäller arbetskostnadsnackdelens rimlighet, skall Tyskland uppmanas att överlämna årsrapporter till kommissionen rörande referensperioden i kostnads- och intäktsanalysen (2005 till 2010), där de totala arbetskostnaderna, antalet skapade arbetstillfällen, veckoarbetstiden och antalet tillverkade fordon framgår. För den händelse att arbetskostnaderna avviker från de uppgifter som angivits inom ramen för kostnads- och intäktsanalysen, förbehåller sig kommissionen rätten att minska det godkända stödbeloppet med motsvarande belopp.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det stöd som Tyskland avser att bevilja Bayerische Motorenwerke AG (BMW) för investeringsprojektet i Leipzig är, till ett värde av 363,16 miljoner euro (diskonterat nuvärde) med en stödnivå på 30,14 % av de stödberättigande investeringskostnaderna, förenligt med den gemensamma marknaden med förbehåll för de i artikel 3 angivna villkoren.

Artikel 2

Det belopp av det planerade stödet till förmån för BMW:s investeringsprojekt i Leipzig som överstiger denna stödnivå är inte förenligt med den gemensamma marknaden och får av detta skäl inte beviljas.

Artikel 3

Tyskland skall överlämna årsrapporter över genomförandet av de stödberättigande investeringarna i projektet och den exakta utbetalningen av stödet. Därutöver skall Tyskland överlämna årsrapporter för perioden 2005 till 2010, där de totala arbetskostnaderna, antalet skapade arbetstillfällen, veckoarbetstiden och antalet tillverkade fordon framgår.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 11 december 2002.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen