II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 26 päivänä kesäkuuta 1996,

Saksan valtion tuesta Mercedes-Benzin investointihankkeille Ludwigsfeldessä (Brandenburg)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(97/13/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 93 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

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

on kehottanut niitä, joita asia koskee, esittämään huomautuksensa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti,

sekä katsoo seuraavaa:

I

Komissio ilmoitti Saksan liittotasavallalle kirjeellä 14 päivältä tammikuuta 1992 [1] 18 päivänä joulukuuta 1991 tekemästään päätöksestä aloittaa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukainen menettely niiden valtion tukien vuoksi, joita suunniteltiin Mercedes-Benzin (jäljempänä 'MB') investoinneille uusissa osavaltioissa, erityisesti Brandenburgissa.

Aloittaessaan menettelyn komissio epäili vakavasti tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille, koska

— kyseisiä tukihankkeita ei ollut ilmoitettu komissiolle perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaisesti eikä niiden tarkkaa määrää ollut määritelty;

— investointihankkeelle suunnitellun tuen suuri voimakkuus uhkasi vääristää kilpailua, ja hanke saattoi johtaa Euroopan kuorma-automarkkinoiden kapasiteetin huomattavaan kasvuun;

— ei osoitettu riittävän selvästi, että aluetukien suhteellisen korkea voimakkuus, Treuhandin myöntämät epäsuorat investointituet ja väliaikaiset toimintatuet olisivat perusteltuja uusien osavaltioiden rakenteellisten ja taloudellisten ongelmien vuoksi, ja oli pelättävissä, että tuen kokonaisvoimakkuus oli suhteettoman suuri ja yhteensopimaton moottoriajoneuvoalan valtion tukia koskevan yhteisön kehyksen kanssa [2].

II

Komissio kehotti kirjeillä 19 päivältä syyskuuta ja 14 päivältä joulukuuta 1990 sekä 14 päivältä maaliskuuta 1991 Saksaa ilmoittamaan tietyt MB:n investointeja uusiin osavaltioihin koskevat tukitoimet moottoriajoneuvoalan valtion tukia koskevan yhteisön kehyksen mukaisesti. Samassa yhteydessä komissio teki selväksi, että tällaisia tukia ei saa myöntää ennen kuin ne on ilmoitettu komissiolle ja niille on saatu komission hyväksyntä.

Saksa totesi kirjeessään 29 päivältä toukokuuta 1991, että se katsoi, ettei kyseinen yhteisön kehys ollut voimassa Saksan uusissa osavaltioissa 1 päivän tammikuuta 1991 ja 31 päivän maaliskuuta 1991 välisenä aikana, koska alunperin järjestelyn voimassaolo päättyi vuoden 1990 lopussa,

[1] EYVL N:o C 68, 17.3.1992, s. 8

[2] EYVL N:o C 123, 18.5.1989, s. 3

ja sitä voitiin jatkaa oikeudellisesti sitovasti ainoastaan Saksan hallituksen tai perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisella komission virallisella päätöksellä. Koska kyseessä olevat toimenpiteet oli hyväksytty ennen 31 päivää maaliskuuta 1991, komissio saattoi arvioida niitä ainoastaan uusia osavaltioita koskevien hyväksyttyjen aluetukijärjestelmien pohjalta.

Komissio ei yhtynyt Saksan oikeudelliseen kantaan seuraavista syistä:

1. Saksan hallitus ei kiistänyt 21 päivänä helmikuuta 1990 tehtyä komission päätöstä kyseisen yhteisön kehyksen soveltamisesta Saksaan, eikä päätöstä ollut rajattu ajallisesti, joten yhteisön kehyksen voimassaolon jatkaminen ei vaikuttanut periaatteelliseen ilmoittamisvelvollisuuteen.

2. Saksan hallitus ei kiistänyt yhteisön kehyksen voimassaolon jatkamista eikä ottanut siihen kantaa, minkä vuoksi komissio perustellusti lähti siitä, että Saksa noudattaa voimassaolevia määräyksiä.

3. Hyväksyessään olemassa olevien aluetukijärjestelmien laajentamisen uusiin osavaltioihin ([3]) komissio teki selväksi, että yhteisön kehystä on noudatettava. Laajennus merkitsee sitä, että Saksan hallituksen heinäkuussa 1991 julkistaman ja komission kirjeellään 2 päivältä lokakuuta 1991 SG(90) D/27707 hyväksymän yhteisen tehtävän 19. puiteohjelman määräyksiä on noudatettava myös uusia osavaltioita koskevissa tukihankkeissa. Sen vuoksi velvoite ilmoittaa moottoriajoneuvoteollisuudelle myönnettävät valtion tuet etukäteen koskee myös tällaisia tapauksia.

Tämän vuoksi komissio pitää kyseisiä tukihankkeita ilmoittamattomina tukina, koska Saksa myönsi ne ilman komission etukäteen antamaa hyväksyntää.

Päätös aloittaa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukainen menettely tehtiin, kun komissio oli käynyt ensimmäistä kertaa perusteellisesti läpi kaikki ne tiedot, jotka sillä oli käytettävissään Saksan kirjeiden 19 päivältä syyskuuta ja 10 päivältä joulukuuta päivättyjen sekä Saksan viranomaisten edustajien kanssa järjestettyjen useiden kahdenvälisten tapaamisten jälkeen.

Komissio kehotti kirjeellä 14 päivältä tammikuuta Saksaa toimittamaan huomautuksensa kuukauden kuluessa menettelyn aloittamisesta MB:n asiassa ja ilmoittamaan kymmenen työpäivän kuluessa, suostuuko se lopettamaan kaikkien tukien maksamisen MB:n investoinneille Ludwigsfeldessä ja Ahrensdorfissa. Siltä varalta, että ilmoitus ei saapuisi ajoissa, komissio pidätti itsellään oikeuden väliaikaisella päätöksellä lopettaa kaiken kyseisille investointihankkeille myönnettävän tuen maksamisen.

([3]) Kirje SG(91) D/12002, 9.1.1991.

III

Saksan hallitus ilmoitti kirjeellä 29 päivältä tammikuuta 1992 olevansa valmis keskeyttämään tukien maksun kunnes perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukainen menettely on saatu päätökseen; kirjeellään 30 päivältä maaliskuuta 1992 se toimitti komission kirjettä 14 päivältä tammikuuta 1992 koskevat huomautuksensa. Kehotettuaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* julkaistussa tiedonannossa ([4]) jäsenvaltioita ja muita, joiden etua asia koskee, toimittamaan huomautuksensa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn aloittamisesta komissio ei saanut yhtään asiaa koskevaa huomautusta menettelyn aikana.

Komissio pyysi kirjeellä 24 päivältä huhtikuuta Saksalta ja Treuhandanstaltilta (jäljempänä 'THA') lisätietoja, joita se piti tarpeellisina voidakseen saada valmiiksi asiaa koskevat tutkimukset. Komissio tarkensi näitä kysymyksiä kahdenvälisessä tapaamisessa 28 päivänä huhtikuuta 1992 sekä kirjeillä 14 päivältä toukokuuta, 5 päivältä kesäkuuta, 21 päivältä elokuuta ja 17 päivältä marraskuuta 1992, ja sai Saksan vastaukset vähitellen kirjeillä 20 päivältä toukokuuta, 20 päivältä heinäkuuta, 27 päivältä elokuuta sekä 6 ja 16 päivältä lokakuuta 1992. Vastauksia käsiteltiin komission edustajien, Saksan eri viranomaisten ja MB:n välisissä tapaamisissa 15 ja 16 päivänä kesäkuuta sekä 13 päivänä lokakuuta 1992.

Investointihanke oli aluksi tarkoitus toteuttaa kahdessa vaiheessa. Ensiksi THA yksityistäisi entisen itäsaksalaisen IFA-kuorma-autokombinaatin, joka oli DDR:n koko kuorma-autotuotannon yhteenliittymä, ja perustaisi ajoneuvovalmistuksen ja -tekniikan osakkuusyhtiön Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaftin (jäljempänä 'FBG') alaisuuteen tuotantoyrityksen Ludwigsfelden kuorma-autot, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde (jäljempänä 'NL'), sekä moottoriajoneuvotekniikan kehitysyrityksen, Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik (jäljempänä 'EGL'). Tarkoitus oli aluksi, että FBG jää kokonaan THA:n omistukseen. Vuonna 1992 MB kuitenkin hankki 25 prosentin osuuden FBG:stä. Kokoonpanosopimuksen perusteella NL:n oli tarkoitus ottaa hoidettavakseen Mercedes-merkkisten kevyiden kuorma-autojen loppukokoonpano vuoteen 1994 mennessä. Toisessa vaiheessa MB:n oli tarkoitus perustaa uusi tuotantolaitos Ahrensdorfiin lähelle Ludwigsfeldeä aloittaakseen siellä kuorma-automallien LN 1 (tunnetaan myös nimellä T2) ja LN 2 valmistuksen sen jälkeen kun NL:n tehdas suljettaisiin vuoden 1994 lopussa.

Edellä mainituissa kirjeissä ja tapaamisissa selvitettiin tässä tutkimusvaiheessa muun muassa seuraavia kohtia:

— MB:n uusia osavaltioita koskevien investointisuunnitelmien yksityiskohdat ottaen huomioon yrityksen muu toiminta kuorma-autoalalla;

— suunniteltujen tai MB:lle taikka NL-yhteisyritykselle jo maksettujen tukien tarkka suuruus;

([4]) Ks. alaviite 1.

— THA:n MB:lle ja yhteisyritykselle antamien sitoumusten tarkka laajuus;

— NL:n kapasiteetin, tuotannon, tuotantokustannusten, hintarakenteen ja taloudellisen suorituskyvyn analysointi;

— THA:n omistuksessa olevan NL:n ostohinnan arviointi ja laskeminen sekä NL:n omaisuuden arvo siinä tapauksessa, että MB ottaisi sen haltuunsa;

— ennuste Ahrensdorfiin perustettavan tehtaan kapasiteetista, tuotannosta ja kustannuksista sekä MB:n kaikkien kuorma- ja pakettiautojen tuotantolaitosten vuosittaisten kapasiteettien kehitys Euroopassa vuoden 1996 loppuun;

— arvioitujen kustannusten tarkistaminen sen selvittämiseksi, missä määrin ne ovat tukikelpoisia niillä perusteilla, joita komissio noudattaa soveltaessaan moottoriajoneuvoalan valtion tukia koskevaa yhteisön kehystä;

— niiden nettolisäkustannusten perusteellinen analyysi, jotka Ahrensdorfiin perustettavasta uudesta tehtaasta aiheutuvat verrattuna MB:n "vertailulaitokseksi" valitseman keskeisellä, muulla kuin yhteisön tukialueella sijaitsevan laitoksen kustannuksiin;

— suunniteltujen tukien myöntämisen mahdolliset kielteiset vaikutukset alaan kokonaisuudessaan ja erityisesti kapasiteetin kehitykseen.

Koska kevyiden ja keskiraskaiden kuorma-autojen ja pakettiautojen markkinat kehittyivät odotettua heikommin, MB päätti vuoden 1992 lopussa luopua uuden laitoksen rakentamisesta lähitulevaisuudessa ja sovittuaan THA:n kanssa FBG:n loppuosan haltuunotosta päätti jatkaa Ludwigsfeldessä sijaitsevan pienen kokoonpanotehtaan toimintaa. Tämän päätöksen jälkeen komissio Saksan pyynnöstä lopetti asian tutkimisen toistaiseksi (kirje 22 päivältä joulukuuta 1992).

Kun MB:n ja THA:n väliset neuvottelut jäljellä olevien FBG:n osuuksien haltuunottoehdoista päättyivät kestettyään yli vuoden, Saksa ilmoitti komissiolle kirjeellä 17 päivältä helmikuuta 1994 uudelleen NL:ää ja EGL:ää koskevat tukihankkeet ja investointisuunnitelmat, jotka olivat muuttuneet, koska uuden laitoksen rakentamisesta Ahrensdorfiin oli lopullisesti luovuttu. Komission pyynnöstä Saksa toimitti tätä koskevia yksityiskohtia ja lisätietoja kirjeillä 29 päivältä heinäkuuta ja 28 päivältä lokakuuta 1994 sekä tapaamisessa 28 päivänä marraskuuta 1994. Samoin Saksa toimitti komissiolle MB:n tekemää holdingyhtiö FBG:n ostoa koskevat asiakirjat sekä THA:n ja MB:n välisen ostosopimuksen.

Komissio vaati kirjeellä Saksaa 20 päivältä joulukuuta 1994 antamaan riippumattoman asiantuntijan tehtäväksi arvioida FBG:n arvo sen varmistamiseksi, ettei FBG:n osuuksien (75 prosenttia) myynti MB:lle sisällä valtion tukea. Saksa ilmoitti komissiolle kirjeellä 7 päivältä huhtikuuta 1995 antavansa arvioinnin konsulttiyritys Arthur Andersenin tehtäväksi ja liitti mukaan ehdotuksia käytettäväksi arviointimenetelmäksi. Tarkistettuaan ehdotetut menettelytavat ja liitettyään niihin huomautuksiaan komissio ilmoitti kirjeellä 8 päivältä syyskuuta 1995 kannattavansa ehdotettua menettelyä. Koska arviointia ei saatu määräajassa, komissio vaati Saksalta 27 päivänä joulukuuta 1995 painokkaasti sen toimittamista, ja uhkasi virallisella määräyksellä, jollei näin tapahdu. Saksa toimitti arvioinnin kirjeellä 29 päivältä helmikuuta 1996. Arvioinnin sisältöä ja komission lisäkysymyksiä käsiteltiin tapaamisessa 19 päivänä maaliskuuta 1996 ja tarkennettiin komission kirjeessä 27 päivältä maaliskuuta 1996. Saksa selvitti kaikki vielä avoimet kysymykset kirjeillä 17 ja 26 päivältä huhtikuuta 1996.

MB:n suunnitelmien muututtua oli kysymys ennen kaikkea seuraavista kohdista:

1. Sen sopimuksen muoto, sisältö ja ehdot, joilla MB hankki loput 75 prosenttia FBG:n osakkeista THA:lta;

2. NL:n rakenneuudistusta koskevan suunnitelman sisältö ja toteutus;

3. THA:n FBG:lle sopimuksen perusteella myöntämän nettotuen määrittäminen;

4. FBG:n arvo olettaen, että se jatkaisi toimintaansa alkuperäisten suunnitelmien muututtua;

5. NL:n nettokapasiteetin vähennys MB:n otettua sen haltuunsa.

IV

Saksa perusteli suunniteltujen tukien soveltuvuutta yhteismarkkinoille kolmella perustamissopimuksen määräyksellä:

1. Perustamissopimuksen 92 artiklan 2 kohdan c alakohta: tuki sellaisille Saksan liittotasavallan alueille, joihin Saksan jako on vaikuttanut.

   Saksa pitää edellä mainittua kohtaa oikeusperustana, johon komission olisi tukeuduttava selvittäessään, ovatko kyseessä olevat tukitoimenpiteet perustamissopimuksen mukaisia. Huolimatta Saksan yhdistymisestä 3 päivänä lokakuuta 1990 uudet osavaltiot kamppailevat edelleen yhdistymisestä johtuvien taloudellisten vaikeuksien kanssa. Komission olisi sen vuoksi selvitettävä, oikeuttavatko nämä vaikeudet edelleen valtion tukeen. Jos näin on asia, valtion tukea koskevia muita perusteita ja erityisesti moottoriajoneuvoalan valtion tukia koskevaa yhteisön kehystä, mukaan lukien alakohtaiset arviot tai uhkaavan ylikapasiteetin vaara, ei sovelleta.

2. Perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a alakohta: tuki taloudellisen kehityksen edistämiseen alueilla, joilla elintaso on poikkeuksellisen alhainen tai joilla vajaatyöllisyys on vakava ongelma.

   Tuen sallittavan suuruuden osalta Saksa vetoaa siihen, että uusimpien tilastojen mukaan uudet osavaltiot kuuluvat vähiten kehittyneisiin alueisiin, ja viittaa Delorsin II-pakettiin, jossa uudet osavaltiot määritellään tavoitteen 1 mukaisiin alueisiin, joille voidaan myöntää nettoavustusekvivalentiltaan 75 prosentin suuruista aluetukea.

3. Perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan b alakohta: tuki jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen.

   Saksan hallitus pitää myös edellä mainittua kohtaa oikeusperustana kyseessä olevien tukien myöntämiseksi, koska Saksan hallitus katsoo entisen suunnitelmatalouden integroimiseen ja muuttamiseen markkinataloudeksi liittyvien ongelmien häiritsevän huomattavasti Saksan talouselämää.

Yhteisyritysten NL ja EGL suhteen liittohallitus ja MB toteavat lisäksi, että:

1. Saksan rahaliiton toteuduttua heinäkuussa 1990 IFA:n kuorma-automallien W50 ja L60 myynti romahti täydellisesti. Jotta säilytettäisiin työpaikat Ludwigsfeldessä, perustettiin entisen IFA-kuorma-autokombinaatin rakenneuudistuksen puitteissa helmikuussa 1991 NL-yritys. Tässä yhteydessä neuvoteltiin useiden kuorma-autonvalmistajien kanssa, mutta MB:tä lukuun ottamatta kukaan ei ollut kiinnostunut toiminnasta Ludwigsfeldessä siihen liittyvien suurten riskien vuoksi.

2. THA:n, IFA:n ja MB:n tekemän konsortiosopimuksen johdosta voitiin säilyttää Itä-Saksan kuorma-autotuotanto ja suurin osa työpaikoista. Aluksi MB lupautui tukemaan NL:n saneerausta siihen asti kunnes ennen rakentamattomalle paikalle perustettavaa uutta tehdasta koskevat suunnitelmat oli saatu valmiiksi. Tätä tarkoitusta varten yritys siirsi osan keveiden ja keskiraskaiden kuorma-autojen tuotannostaan Länsi-Saksasta Itä-Saksaan. MB ei harjoita tuotantoa NL:ssä ainoastaan tyydyttääkseen kysynnän markkinoilla. NL:n tuottamat määrät olisi voitu valmistaa vähäisemmin investointi- ja henkilöstökuluin yhtymän muissa tehtaissa, osaksi myös yhteistyökumppanin kanssa. Koska MB maksaa NL:n tuotteista saman siirtohinnan kuin Mercedeksen tehtailla valmistetuista vastaavanlaisista kuorma-autoista, yhtymä ei saa NL:n tuotannosta lisäetua.

3. THA:n holdingyhtiö FBG:lle vuonna 1991 myöntämä 100 miljoonan Saksan markan koroton investointilaina oli tarpeen toiminnan harjoittamisen kannalta tarpeellisten rakennuksia ja koneita koskevien vähimmäisedellytysten täyttämiseksi.

4. NL:n tappiot, jotka aluksi arvioitiin yli 300 miljoonaksi Saksan markaksi, voitiin vuoden 1993 loppuun mennessä alentaa 70,2 miljoonaan Saksan markkaan, koska MB tarjosi yritykselle johtopalveluita. Tämän vuoksi alkuperäisen konsortiosopimuksen perusteella THA:n kannettavaksi lankeava ja 200 miljoonaan Saksan markkaan rajattu osuus tappioista putosi 63,2 miljoonaan markkaan; MB vastaa lopuista.

5. NL otti hoitaakseen myös IFA:n koulutuskeskuksen, jossa NL:n ja Brandenburgin muiden koneenrakennusyritysten ammattioppilaat saavat peruskoulutuksensa. Tarjotakseen nämä koulutuspaikat, jotka ylittävät reilusti NL:n tarpeen, MB sai 980 000 Saksan markkaa julkista koulutustukea.

6. Muutettuaan uusia osavaltioita koskevia investointisuunnitelmiaan MB otti haltuunsa loput 75 prosenttia FBG:n pääomasta alkaen 1 päivästä tammikuuta 1994. Yhtymä sitoutui tuottamaan Ludwigsfeldessä, ja ainoastaan siellä, vuoteen 2003 asti vähintään 10 000 LN1-(T2)-mallista (tai siitä kehitetyn mallista) kuorma-autoa vuodessa; tämä käsittää perusrakentamisen, maalauksen ja loppukokoonpanon. Työtä tarjotaan vähintään 1 000 työntekijälle. MB:n on vuoden 1998 loppuun mennessä investoitava vielä 70 miljoonaa Saksan markkaa tehtaaseen. Jos MB ei täytä sopimuksen mukaisia velvoitteitaan, se joutuu maksamaan THA:lle 100 miljoonan Saksan markan sopimussakon. Sopimus, jossa määrätään nämä velvoitteet, korvaa osapuolten aiemman konsortiosopimuksen.

7. Myyntiin mennessä THA oli käyttänyt 7,4 miljoonaa Saksan markkaa NL:n toimipaikkojen vanhojen ympäristövahinkojen korjaamiseen; tulevina vuosina jouduttaneen käyttämään vielä 19,5 miljoonaa markkaa. THA yrittää saada liittohallituksen luopumaan viimeksi mainitusta summasta; muussa tapauksessa se on valmis maksamaan 80 prosenttia kustannuksista. Lopuista 20 prosentista vastaa joka tapauksessa MB.

8. Uuden sopimuksen takia THA saa NL:n myynnistä huomattavasti suuremman voiton — 132,2 miljoonaa Saksan markkaa netto — verrattuna 70 miljoonaan Saksan markkaan, jonka se saisi, jos NL ja EGL lopetettaisiin. Lisäksi säilytetään alueen työpaikat.

9. NL:n kapasiteetti korvaa entisen IFA-kombinaatin kapasiteetin. Koska koko kapasiteetti oli aiemmin 35 000 yksikköä vuodessa ja 80-luvun jälkipuoliskolla valmistettiin jatkuvasti noin 30 000 yksikköä, mutta NL:n kapasiteetti riittää ainoastaan 18 000 yksikköön ja vuosituotannoksi vuosina 1994—1996 on arvioitu noin 12 000 yksikköä, tuotantokyky alenee huomattavasti MB:n mukaantulon myötä. Kun uuden tuotannon perustamisesta Ahrensdorfiin on luovuttu, hanke merkitsee huomattavaa kuorma-autokapasiteetin alenemista uusissa jäsenmaissa samalla kun Itä-Euroopan markkinat kasvavat.

V

Saksalta perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn aikana saatujen tietojen perusteella komissio voi tehdä seuraavan yhteenvedon käsiteltävän asian saneeraustoimista ja kustannuksista:

1. MB:n ja THA:n tuotantosuunnitelmat ovat muuttuneet perusteellisesti menettelyn aloittamisen jälkeen. Ensimmäisessä vaiheessa muutetaan Ludwigsfelden 35 000 raskaan ja keskiraskaan IFA-kuorma-auton tuotantokapasiteetti 24 000 MB-merkkiseksi keskiraskaaksi LN2-kuorma-autoksi ja kevyeksi T2-kuorma-autoksi. Sen jälkeen kun oli luovuttu kakkosvaiheesta (uuden kuorma-autotehtaan perustaminen Ahrensdorfiin), ensimmäistä vaihetta muutettiin siten, että toisin kuin aluksi suunniteltiin Ludwigsfelden tehdasta ei suljeta vuonna 1994, vaan se säilytetään kevyiden Mercedes-merkkisten kuorma-autojen pysyvänä tuotantopaikkana.

2. Tuotantokatkosten välttämiseksi MB siirsi omia laitteitaan Ludwigsfeldeen aloittaakseen Mercedes-merkkisten kuorma-autojen tuotannon näillä ja paikan päällä olevilla laitteilla mahdollisimman nopeasti, optimoidakseen tuotantolaitteiden käytön ja työllistääkseen mahdollisimman monta työntekijää. Aluksi tehtaassa valmistettiin sekä LN1- että kevyitä LN2-malleja, mutta LN2-tuotanto lopetettiin vuoden 1994 alussa.

3. Muutetun kakkosvaiheen toteutumisen jälkeen Ludwigsfelden kuorma-autotehdas käsittää autonkoritehtaan, maalaamon ja kokoonpanotehtaan, joiden kapasiteetti on 18 000 yksikköä vuodessa ja joita käytetään tällä hetkellä keveiden LN1-(T2)-kuorma-autojen valmistamiseen. Jotta tehtaasta tulisi omavarainen, LN1-mallista johdettua pakettiautomallia varten perustettiin uusi suuri maalaamo. Tämä mittava investointi yhdessä laitteiden ja tehtaan pohjapiirroksen perusteellisen järkiperäistämisen sekä rakennusten ja logistiikan nykyaikaistamiseen tähtäävien toimenpiteiden kanssa viivästyttivät rakenneuudistusta, joka saatiin päätökseen vasta vuoden 1995 lopussa. NL työllistää yhteensä 1 250, kehitysyhtiö EGL 150 henkeä.

4. Laajentamalla Ludwigsfelden tehdasta MB saattoi järkiperäistää tuotantorakennettaan hyötyajoneuvojen alalla ja erikoistua tuotantopaikoillaan seuraavasti: kevyet pakettiautot valmistetaan Vitoriassa Espanjassa, raskaat pakettiautot Düsseldorfissa, kevyet kuorma-autot Ludwigsfeldessä ja keskiraskaat ja raskaat kuorma-autot Wörthissä.

5. Perustaessaan yhteisyrityksen MB ja THA arvioivat NL:n liiketappion ylittävän 300 miljoonaa Saksan markkaa vuoteen 1994 mennessä. THA oli suostunut vastaamaan osakkuuttaan vastaavasta osasta tappioita, enintään kuitenkin 200 miljoonasta Saksan markasta. Todellisuudessa tappiot olivat vuoden 1993 loppuun mennessä 70,2 miljoonaa markkaa. Ne muodostuivat alkuvaiheen kuluista, koulutus- ja rakenneuudistustoimenpiteistä sekä tarvittua suuremman työntekijämäärän siirtämisestä entisestä IFA-kombinaatista. Oikeanlaisten maalauslaitteiden puuttumisen vuoksi LN1-kuorma-automallin korit oli kuljetettava maalattaviksi Düsseldorfiin ja tuotava takaisin Ludwigsfeldeen loppukokoonpanoa varten. THA myönsi holdingyhtiö FBG:lle vuonna 1992 tappioiden kattamiseksi 80,7 miljoonan Saksan markkaa ennakona, mutta yhtiö maksoi käyttämättömän määrän sekä ennakkoon liittyvät korot takaisin THA:lle. Koska LN2-mallia tuotettiin vuosina 1991—1994 samanaikaisesti sekä Ludwigsfeldessä että Wörthissä, MB:lle aiheutui ylimääräisiä kustannuksia. Ludwigsfelden rinnakkaistuotannon lopettamisesta ja siihen liittyvästä henkilöstön vähentämisestä aiheutuu yritykselle enintään 12 miljoonan Saksan markan kustannukset, joista MB vastaa kokonaan ja suoraan.

6. Vuoden 1993 loppuun mennessä NL oli sijoittanut laitteidensa nykyaikaistamiseen yhteensä 88,9 miljoonaa Saksan markkaa ja sijoitti vuosina 1994 ja 1995 vielä 51,4 miljoonaa Saksan markkaa. Nämä toimenpiteet rahoitettiin ensimmäisinä vuosina THA:n 100 miljoonan Saksan markan suuruisella investointilainalla. THA on kuitenkin tehnyt tästä lainasta osittaiset poistot yrityksen lainalla hankkimista koneista tekemien poistojen mukaisesti ja luopuu siten lainan takaisinmaksusta osittain, joten NL:n tappiot ja niihin liittyvä THA:n velvoite kattaa nämä tappiot pienenevät. Uuden sopimuksen perusteella MB:n on nyt maksettava käyttämättömästä lainamäärästä THA:lle 5,58 miljoonaa Saksan markkaa korkoja. Osa tästä 100 miljoonan Saksan markan lainasta — 29 miljoonaa markkaa — käytettiin korjaamaan rakennukset rakennusmääräysten mukaisiksi. Lisäksi IFA investoi 24,6 miljoonaa Saksan markkaa toimipaikan saneeraukseen ja infrastruktuuriin. Nämä investoinnit toimipaikan arvon ja toimintakyvyn ylläpitämiseksi olisi itse asiassa pitänyt tehdä jo paljon aikaisemmin, mutta entisessä DDR:ssä vallinneen talousjärjestyksen vuoksi ne lyötiin laimin. Ilman näitä investointeja maapohja ja rakennukset olisi jouduttu myymään MB:lle huomattavasti alhaisempaan hintaan.

7. Vuoden 1993 loppuun mennessä NL:n ja EGL:n rakenneuudistuskustannukset, sisältäen kone-, rakennus- ja infrastruktuuri-investoinnit, negatiivisen kassavirran sekä käyttöpääoman muutokset, olivat yhteensä 177,4 miljoonaa Saksan markkaa. Tähän summaan on lisättävä 62,5 miljoonaa Saksan markkaa, jotka MB investoi vuosina 1994 ja 1995 laitteiden nykyaikaistamiseen, toimipaikkojen vanhojen ympäristövahinkojen korjaamiseen ja työntekijöiden vapaaehtoiseen eroamiseen. Tämän vuoksi yhteensä 239,9 miljoonan Saksan markan rakenneuudistuskustannukset vuosina 1991—1995 olivat alunperin arvioitua paljon suuremmat.

8. MB hankki loppuosan FBG:stä 1 päivänä tammikuuta 1994 7,875 miljoonan Saksan markan hintaan. Ostosopimuksen mukaan yhtymä maksoi vuonna 1994 THA:lle 476 000 miljoonaa Saksan markkaa aiemmista varauksista, joita ei ollut käytetty ja joista sen vuoksi luovuttiin. Lisäksi MB osti 55 miljoonan Saksan markan hintaan NL:n aiemmin vuokraaman maapohjan ja rakennukset.

9. Maa-alueen ja rakennusten hintaa ei vuonna 1994 määrätty riippumattoman arvioinnin perusteella, vaan siitä neuvoteltiin THA:n sekä IFA:n ja MB:n välillä sen jälkeen kun toinen tarjoaja, jolla oli etuostooikeus, oli luopunut neuvotteluista. Tästä huolimatta neliömetrihinta oli luultavasti korkeampi kuin muiden vastaavien Ludwigsfelden alueiden hinta, jotka IFA oli myynyt yksityisille yrityksille aiemmin markkinahinnan ollessa selvästi korkeampi. Lisäksi sopimuksessa määrätään, että jos MB myy tai vuokraa osan maa-alueesta korkeampaan hintaan, alueen arvo määritetään uudelleen ja 7 prosenttia ylittävä osuus erotuksesta korvataan THA:lle.

10. Investointien ja yksityistämisen seurauksena sekä NL:n että holdingyhtiö FBG:n toiminta on ollut kannattavaa vuodesta 1994, koska nyt valmistetaan ainoastaan yhtä tuotetta, kuljetuskustannuksia on alennettu perustamalla maalaamo TN2-umpipakettiautoja (Kastenwagen) varten ja tuottavuus on noussut. Koska konsernin sisäiset myyntihinnat perustuvat vastaavien tuotantopaikkojen kokonaiskustannuksiin, NL:n kuorma-autokohtaiset tulot ovat nousseet tuotannon määrän vähennyttyä (ks. selvitys jäljempänä).

VI

Arvioinnissaan komission on aluksi aina tarkistettava, mitkä jäsenvaltioiden viranomaisten toteuttamista toimista sisältävät valtion tuen piirteitä ja mitkä kuuluvat perustamissopimuksen 92 artiklan soveltamisalaan.

Saksan ja MB:n menettelyn aikana toimittamien tietojen perusteella komissio saattoi muodostaa kattavan kuvan kyseisiin toimenpiteisiin sisältyneistä entistä Treuhandyritystä NL:ää hyödyttäneistä valtion tuen piirteistä ja arvioida tukien tarkan määrän.

1. Saksan viranomaiset ovat myöntäneet NL:lle ja EGL:lle alueellisten tukiohjelmien perusteella 25,56 miljoonaa Saksan markkaa valtion tukea investointiavustuksina (15,28 miljoonaa Saksan markkaa), investointien veronhuojennuksina (9,08 miljoonaa markkaa) ja erityispoistoina (1,2 miljoonaa Saksan markkaa). Investointiavustuksista 8,9 miljoonaa ja investointitien veronhuojennuksina 8,45 miljoonaa myönnettiin NL:lle laittomasti ennen kuin maksut keskeytettiin menettelyn alkaessa.

2. THA:n lupaus kattaa NL:n vuoteen 1991 kertyneet tappiot sataprosenttisesti ja vuosina 1992—1993 kertyneet tappiot 75-prosenttisesti 200 miljoonan Saksan markan määrään asti ei komission mielestä vastaa yhteisyritykseen osallistuvan yksityisen pääomasijoittajan tavanomaista käyttäytymistä. Vaikka THA:lla oli aluksi kaikki holdingyhtiö FBG:n osuudet ja vuodesta 1992 ainoastaan 75 prosenttia, MB osti FBG:n 1 päivänä tammikuuta 1994 hintaan, joka suhteutettiin FBG:n omaisuuden arvoon. Tämän vuoksi THA ei olisi voinut saada takaisin siihen mennessä yhteisyrityksen tappioiden kattamiseksi käyttämiään varoja. Maksujen keskeytyessä tammikuussa 1992 THA oli maksanut 80,7 miljoonaa Saksan markkaa ennakkoa tasoittaakseen vastattavakseen tulleita tappioita. Koska FBG:n tappiot olivat vuoteen 1993 mennessä ainoastaan 70,2 miljoonaa Saksan markkaa, ostaessaan loput FBG:n osuudet THA:lta MB korvasi sille korkoineen sen osan ennakosta, jota THA ei ollut käyttänyt kattamaan 75 prosenttia tappioista. Tämän vuoksi komissio päättelee, että summa, jonka THA todellisuudessa maksoi holdingyhtiö FBG:n tappioiden kattamiseksi, eli korkoineen 58,8 miljoonaa Saksan markkaa (josta vähennetään MB:n osittain takaisin maksama Treuhandilta saatu ennakko), on valtion tukea.

3. THA:n myöntämän osakaslainan siitä osasta, jolla NL osti koneita ja laitteita (71 miljoonaa Saksan markkaa) komissio toteaa, että THA:n aikomus luopua etukäteen lainan täydellisestä takaisinmaksusta yrityksen sen avulla hankkimasta omaisuudesta tehtyjen poistojen mukaisesti ei vastaa yhteisyritykseen osallistuvan yksityisen sijoittajan käyttäytymistä. Tämän vuoksi sitä osaa lainasta, jota MB ei maksa takaisin, eli 39,8:aa miljoonaa Saksan markkaa on myös pidettävä valtion tukena.

4. Myös sitä osaa THA:n osakaslainasta, jonka Treuhandyritys IFA käytti korjatakseen ja nykyaikaistaakseen rakennukset lainsäädännön mukaisiksi (29 miljoonaa Saksan markkaa) sekä IFA:n 24,6:ta miljoonan Saksan markan suuruisia muita investointeja eli yhteensä 53,6:ta miljoonaa markkaa toimipaikan saneeraukseen ja infrastruktuuriin, on pidettävä valtion tukena, jollei MB:n vuonna 1994 maksama myyntihinta kata niitä. Koska THA sai myynnistä 55,43 miljoonaa Saksan markkaa (mukaan lukien MB:n kulut ympäristövahinkojen arvioimisesta), sen investoinnit kyseiseen NL:n maapohjaan ja rakennuksiin tulivat korvatuiksi. Ottaen huomioon, että ilman näitä kunnostustoimenpiteitä alueella ei käytännössa olisi ollut minkäänlaista arvoa kiinteistönä ja että oli olemassa myös toinen ostajaehdokas, myyntiin ei komission mielestä sisälly muita valtion tuen piirteitä.

5. THA:lle tähän mennessä koituneista 7,2 miljoonan Saksan markan suuruisista ympäristövahinkojen korjauskustannuksista ja sille vielä mahdollisesti koituvista 14,85 miljoonan markan kustannuksista, mikä vastaa 80:tä prosenttia yhteensä 19,8 miljoonasta Saksan markasta, komissio on jo todennut, että julkisvallalle ympäristövahinkojen korjaamisesta aiheutuvia kustannuksia ei pidetä valtion tukena. Tämä kanta koskee myös käsiteltävää asiaa.

6. NL:n saama 980 000 Saksan markan suuruinen koulutustuki, jonka Saksa myönsi NL:lle muiden jalostusteollisuudessa toimivien yritysten työntekijöiden ammatillista peruskoulutusta varten, ei myöskään ole valtion tukea.

7. Komissio oli huolissaan siitä, että myydessään loput FBG:n osakkeet (75 prosenttia) MB:lle THA ehkä myi holdingyhtiön sen markkina-arvoa alhaisempaan hintaan. THA:n ja MB:n alunperin tekemän sopimuksen mukaisesti todellinen kauppahinta oli 7,875 miljoonaa Saksan markkaa, mikä vastaa merkityn pääoman nimellisarvoa. Voidakseen tarkistaa, vastasiko tämä hinta FBG:n todellista markkina-arvoa, komissio vaati Saksaa antamaan riippumattomalle asiantuntijalle tehtäväksi määrittää yhtiön arvo myyntihetkellä. Tehtävän saanut taloudellisia arviointeja tekevä yhtiö Arthur Andersen määritti holdingyhtiön arvoksi 31 päivänä joulukuuta 1993 16,47 miljoonaa Saksan markkaa. Koska MB kuitenkin maksoi vajaat 7,9 miljoonaa Saksan markkaa, yhtiön arvioidun arvon ja todellisen kauppahinnan välistä eroa eli 8,6:ta miljoonaa Saksan markkaa on pidettävä valtion tukena.

Kun lasketaan yhteen 1, 2, 3 ja 7 kohdassa mainitut määrät, saadaan valtion tuen määräksi yhteensä 132,8 miljoonaa Saksan markkaa.

Nämä tukitoimenpiteet uhkaavat vääristää kuorma-autonvalmistajien välistä kilpailua yhteisössä, koska ne vähentävät MB:n uusiin osavaltioihin tekemiin investointeihin liittyvää taloudellista rasitetta. Koska kuorma-autokauppa yhteisössä on runsasta, suunnitellut tuet vaikuttavat myös jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tämän vuoksi kyseiset toimenpiteet kuuluvat perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.

VII

Saksan hallitus on rikkonut perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohtaa, koska se ei ole ilmoittanut kaikkia Ludwigsfeldeen tehdyille investoinneille myönnettyjä investointitukia ja tappioiden korvaamisia perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Holdingyhtiö FBG on saanut suoraa avustusta 8,9 miljoonaa ja investointien veronhuojennuksina 9,08 miljoonaa Saksan markkaa. Tuotantoyhtiö NL sai THA:lta 100 miljoonan Saksan markan suuruisen investointilainan ja 80,7 miljoonan Saksan markan ennakon kertyvien tappioiden kattamiseksi. Koska komissiolle ei annettu perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaisesti riittävän ajoissa tietoa tukitoimenpiteiden aloittamisesta, se ei voinut ottaa asiaan kantaa. Tämän vuoksi ilmoitetut tuet on myönnetty laittomasti.

Koska perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohtaan sisältyvät menettelysäännöt, jotka on tarkoitettu myös yleisen järjestyksen ylläpitämiseksi, ovat sitovia, ja sääntöjen välitön voimaantulo vahvistettiin yhteisöjen tuomioistuimen asiassa 77/72 Capolongo/Maya 19 päivänä kesäkuuta 1973 antamassa tuomiossa, tukia ei voida julistaa laillisiksi jälkikäteen.

Komission aloitettua perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn Saksan hallitus keskeytti kaikkien tukien maksamisen menettelyn lopettamiseen saakka.

VIII

Saksa on katsonut, että komission olisi sovellettava perustamissopimuksen 92 artiklan 2 kohdan c alakohdan (tuki sellaisille Saksan liittotasavallan alueille, joihin Saksan jako on vaikuttanut), 92 artiklan 3 kohdan a alakohdan (tuki taloudellisen kehityksen edistämiseen alueilla, joilla elintaso on poikkeuksellisen alhainen tai joilla vajaatyöllisyys on vakava ongelma) tai 92 artiklan 3 kohdan b alakohdan (tuki jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen) poikkeusmääräyksiä viranomaisten myöntämiin avustuksiin, joita komissio suunniteltujen toimenpiteiden soveltuvuuden arvioinnin yhteydessä pitää valtion tukena.

Perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan b alakohdan poikkeusmääräystä ei Saksan tapauksessa missään tapauksessa voida soveltaa. Tosin jälleenyhdistyminen ja siihen liittyvät poliittiset ja taloudelliset muutokset ovat vaikuttaneet haitallisesti Saksan talouselämään, mutta nämä haitat yksinään eivät riitä perusteluksi mainitun määräyksen soveltamiselle tukisuunnitelmaan, varsinkaan tilapäiseen tukeen. Komissio määritteli edellisen kerran vuonna 1991 tukisuunnitelman jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen tähtääväksi toimenpiteeksi hyväksyessään Kreikan hallituksen esittämän yksityistämisohjelman. Silloin komissio totesi, että mainittu yksityistämisohjelma oli erottamaton osa Kreikan koko talouselämän tervehdyttämiseen tarkoitetuista toimenpiteistä, joihin Kreikan hallitus oli 4 päivänä maaliskuuta 1991 tehdyn neuvoston päätöksen N:o 91/136/ETY ([5]) mukaisesti sitoutunut. Tilanne Saksassa on kuitenkin täysin erilainen.

Perustamissopimuksen 92 artiklan 2 kohdan c alakohdan poikkeusta on tulkittava ahtaasti. Tämän vuoksi komissio katsoo, että ongelmat, joiden kanssa uudet osavaltiot kamppailevat, ratkaistaan parhaiten perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a tai c alakohdan (tuki tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen) perusteella tai asiasta riippuen moottoriajoneuvoalan valtion tukea koskevan yhteisön kehyksen perusteella.

([5]) EYVL N:o L 66, 13.3.1991, s. 22

Saksan rahaliiton toteuduttua heinäkuussa 1990 kuorma-autoteollisuus Ludwigsfeldessä muuttui kannattamattomaksi, koska IFA-malleille W50 ja L60 ei käytännössä enää löytynyt markkinoita. Turvatakseen kuorma-autojen valmistuksen jatkumisen perinteisellä tuotantoalueella THA ja MB päättivät väliaikaisena ratkaisuna muodostaa yhteisyritykset NL:n ja EGL:n, joiden piti uudelleenjärjestää ja nykyaikaistaa entisen IFA-kombinaatin Ludwigsfeldessä sijaitseva tehdas, kunnes alunperin suunniteltu täysin uusi kuorma-autojen tuotantolaitos perustettaisiin. Alusta asti oli selvää, että rakenneuudistustoimet eivät vaatisi ainoastaan suuria investointeja vaan merkitsisivät ensimmäisinä tuotantovuosina valtavia liiketappioita, jollaisista yksityinen pääomasijoittaja ei vastaisi. Saksan hallituksen alueellinen investointituki ja THA:n tappioiden korvaamis- ja investointitoimet ovat sen vuoksi komission mielestä osa toimia, joilla pyritään tekemään kuorma-autotuotanto Ludwigsfeldessä kannattavaksi pitkällä aikavälillä, ja tämän vuoksi ne on tutkittava pelastus- ja rakennemuutokseen myönnettävän valtion tuen arviointia koskevien yhteisön ohjeiden ([6]) mukaisesti rakenneuudistustukina. Aloilla, joilla kuten kuorma-autoteollisuudessa on voimassa erityisiä yhteisön määräyksiä valtion tuesta (moottoriajoneuvoalan valtion tukea koskeva kehys ([7])), sovelletaan yhteisön ohjeita ainoastaan, jos ne ovat yhtäpitävät yhteisön erityisten määräysten kanssa. Käsiteltävässä asiassa yhteisön järjestelyn ja alat ylittävien ohjeiden perusteet eivät poikkea toisistaan, mutta koska jälkimmäisissä käsitellään tarkemmin asiaa koskevaa menettelyä, seuraava arvio perustuu niihin.

IX

Yhteisön oikeuden määräysten mukaan rakenneuudistustukia myönnetään periaatteessa ainoastaan silloin, kun myöntäminen on yhteisen edun mukaista. Ensimmäinen edellytys on, että tukiin liittyy kannattava rakenneuudistussuunnitelma, jonka avulla voidaan palauttaa yrityksen pitkän aikavälin kannattavuus ja elinkelpoisuus kohtuullisessa ajassa yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realistisen oletusten pohjalta. Toinen edellytys on, että kyseisistä tuista ei aiheudu aiheetonta kilpailun vääristymistä. Kolmanneksi tuen on oltava suhteutettu rakenneuudistuksen kustannuksiin ja siitä koituvaan hyötyyn. Komission on lisäksi varmistettava, että yritys toteuttaa suunnitelman kokonaisuudessaan ja täyttää kaikki asiaa koskevissa komission päätöksissä asetetut edellytykset.

Komissio myöntää, että Saksan yhdistymisestä seurasi taloudellinen ja poliittinen erityistilanne. Kuorma-autotehtaiden kaltaisten suurten tuotantolaitosten jälleenrakennus, joka vaikuttaa suoraan tai epäsuorasti (laitetoimittajat) moniin työpaikkoihin, on valtava tehtävä sekä julkisen tahon että yksityisten sijoittajien kannalta. Ottaen huomioon sosiaaliset ongelmat, joita kyseistä suuruusluokkaa olevan laitoksen sulkemisesta olisi aiheutunut alueelle, ja pyrkimyksen taloudelliseen ja sosiaaliseen yhteenkuuluvuuteen yhteisössä, komissio on samaa mieltä Saksan kanssa siitä, että NL:n toiminnan jatkaminen on täysin yhteisön edun mukaista. Tehtaan avulla alueelle, jolla tuotanto on alhainen ja työttömyys korkea, syntyi suoraan 1 200 työpaikkaa. Sen jälkeen kun luovuttiin suunnitelmasta rakentaa uusi tehdas Ahrensdorfiin, kuorma-autotuotannon jatkaminen Ludwigsfeldessä pysyvästi voidaan taata ainoastaan, jos rakenneuudistussuunnitelman toteutus onnistuu.

Ensimmäinen edellytys: Kannattavuuden palauttaminen

Tutkittuaan FBG-, NL- ja EGL-yhtiöiden liiketoiminta- ja rahoitussuunnitelman komissio on vakuuttunut, että entisten IFA-kuorma-autotehtaiden taloudellisen kannattavuuden palauttaminen on alkanut vakaasti. Yhteisyritys on investoinut 239,9 miljoonaa Saksan markkaa nykyisten laitosten uudelleenrakentamiseen. Rakennukset muutettiin vastaamaan uusia standardeja, nykyaikaiseen kuorma-autotuotantoon soveltumattomat laitteet poistettiin ja rakennettiin maalaamo, ja näin NL:stä tehtiin uusimman tekniikan mukainen tuotantolaitos.

Komission arvion mukaan kuorma-autojen valmistus Ludwigsfeldessä tuotti ensimmäisinä vuosina pakostakin tappiota. Vuonna 1991 entisen IFA-kombinaatin toisella tuotantolinjalla aloitettu osittain (semi knocked-down kits, SKD) ja kokonaan osiin hajoitettujen (completely knocked-down kits, CKD) LN2-kuorma-autojen (myöhemmin T2-mallin) loppukokoonpano oli alusta alkaen kannattamatonta, koska siitä ei ollut kilpailemaan nykyaikaisen laitoksen kanssa, jossa ajoneuvot kootaan kokonaan (fully built-up production, FBU). Tämä johtui toisaalta puutteellisesta infrastruktuurista ja toisaalta siitä, että ei ollut JOT-toimittajia, jotka olisivat voineet toimittaa haluttua laatua, eikä nykyaikaisen varastotekniikan mukaista logistiikkaa. Vanhoille työntekijöille olisi lisäksi ollut annettava intensiivistä koulutusta nykyaikaisessa kuorma-autotekniikassa, ja IFA:lta siirrettyjen tarpeettomien työpaikkojen poistaminen maksoi MB:lle huomattavia summia. Koska vanha maalaamo soveltui ainoastaan autonhyttien maalaamiseen, T2-mallin pakettiautot oli kuljetettava Düsseldorfiin maalausta varten. Näiden huomattavien kustannushaittojen vuoksi yksityinen sijoittaja ei olisi ollut valmis toteuttamaan näin laajaa ja pitkäaikaista investointia ilman valtion tukea.

Voidakseen toimia itsenäisemmin NL rakensi rakenneuudistuksen aikana vuonna 1995 uuden tuotantolinjan ja maalaamon T2-mallisille umpipakettiautoille. Lisäksi pääasiassa Wörthissä valmistetun LN2-mallisen kuorma-auton rinnakkaisvalmistus Ludwigsfeldessä lopetettiin ja siellä valmistetaan enää ainoastaan T2-mallia. Tämä lisäsi NL:n tehtaan tehokkuutta.

([6]) EYVL N:o C 368, 23.12.1994, s. 12
([7]) EYVL N:o C 123, 18.5.1989, s. 3

MB:n ja THA:n rakenneuudistusponnisteluiden seurauksena NL:n tuotannosta oli vuoden 1995 loppuun mennessä tullut kannattavaa toimintaa, kuten komissiolle esitetyistä taseista ilmeni. Konsernitasolla FBG:n oli tarkoitus tuottaa voittoa vuodesta 1994 alkaen, mikä piti paikkansa. Komission mielestä tämä osoittaa, että tukihanke on yhdistetty kannattavaan rakenneuudistusohjelmaan.

Toinen edellytys: Tuesta aiheutuva kilpailun aiheeton vääristyminen on ehkäistävä

Jos kysyntä- ja tarjontatilanteen objektiivinen arviointi osoittaa, että asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla on rakenteellista ylikapasiteettia, rakenneuudistussuunnitelmaan on liityttävä tukeen suhteutettu panos kyseisen talouden alan uudelleenjärjestämiseksi kapasiteettia vähentämällä tai sulkemalla. Kaikki talousasiantuntijat ovat yhtä mieltä siitä, että 90-luvun alussa kuorma-autoalalla vallitsi ylikapasiteetti. Tämä johti siihen, että myös MB päätti olla rakentamatta Ahrensdorfiin uutta, erittäin nykyaikaista tehdasta, joka olisi korvannut NL:n täysin vanhentuneet laitokset. Tässä yhteydessä komissio ottaa huomioon sen seikan, että NL:n nykyaikaistaminen on johtanut kokoonpanokapasiteetin vähenemiseen 35 000 kuorma-autosta 18 000 autoon vuodessa. Tämän vuoksi toinen edellytys on komission mielestä periaatteessa toteutunut.

Kolmas edellytys: Tuen on oltava sopivassa suhteessa rakenneuudistuksen kustannuksiin ja saatavaan hyötyyn

Komissio toteaa, että edes entisen IFA-kombinaatin uusimmat laitteet Ludwigsfeldessä eivät täytä läheskään kaikkia nykyaikaisen kuorma-autotuotannon vaatimuksia. Muut laitteet taas olivat liian vanhanaikaisia, ja ne oli vaihdettava kokonaan uusiin. Tehtaan uudistaminen maksoi THA:lle ja MB:lle yhteensä 239,9 miljoonaa Saksan markkaa.

Yhteisön sääntöjen mukaan tuen suuruuden on oltava oikeassa suhteessa sen avulla ratkaistavaksi tarkoitetun ongelman suuruuteen. Komission mielestä 25,72 miljoonan Saksan markan alueellinen investointituki ja THA:n 39,8 miljoonan Saksan markan nettopanos koneja laiteinvestointeihin on oikeassa suhteessa kustannuksiin, jotka aiheutuivat tuotantolaitoksen muuttamisesta nykyaikaiseksi kuorma-autojen kokoonpanolaitokseksi. Muutokset olivat olennainen osa rakenneuudistussuunnitelmaa.

THA:n 58,8 miljoonan Saksan markan nettopanoksesta NL:n tappioiden kattamiseksi komissio toteaa Saksan tavoin, että ilman THA:n osallistumista ja lupausta korvata suuri osa aluksi kannattamattomasta tuotannosta välttämättä aiheutuvista tappioista yksityinen sijoittaja ei olisi investoinut Ludwigsfelden vanhentuneeseen laitokseen yhteisyrityksen perustamishetkellä. THA:n lupaus korvata tappiot on sen vuoksi olennainen osa sen periaatetta toteuttaa yrityksen yksityistäminen yhteiskunnallisesti kestävällä tavalla. Tässä yhteydessä komissio muistuttaa, että se on jo aiemmin tunnustanut THA:n erityisen aseman muutettaessa suunnitelmataloutta markkinataloudeksi (ks. esimerkiksi kirje SG (91) D/17825 tietyistä THA:n toimintaan liittyvistä rahoitus- ja muista toimenpiteistä).

Näiden toimenpiteiden poikkeuksellinen luonne merkitsee kuitenkin, että ne on ehdottomasti suhteutettava kulloiseenkin tapaukseen. Erityinen tarkkaavaisuus on tarpeen, kun tuetaan NL:n kaltaista osittain yksityistettyä yritystä. Mitä tulee THA:n antamaan lupaukseen korvata tappiot, tällainen lupaus voidaan hyväksyä vain siinä määrin kun tappiot johtuvat epätaloudellisesta tuotantotavasta tai muista uusissa osavaltioissa tapahtuvaan tuotantoon liittyvistä alueellisista haitoista. Komission mielestä THA on huolehtinut siitä, että sen osuus NL:n tappioiden korvaamisesta rajoittui välttämättömään vähimmäismäärään ja oli paljon alkuperäisiä arviointeja alhaisempi.

Komissio harkitsee rakenneuudistustukien hyväksymistä yhteensä 124,32 miljoonaan Saksan markkaan asti. Ottaen huomioon kuorma-autojen tuotantokapasiteetin alentamisen 35 000 autosta vuodessa tuen myöntämishetkellä nykyiseen 18 000 autoon vuodessa, tämä on sopiva summa koko talouden alan rakenneongelmien ratkaisemiseksi. Tässä yhteydessä komissio tukeutuu aiempiin rakenneuudistustapauksiin, muun muassa päätöksiin 88/454/ETY (Renault), EYVL N:o L 220, 11.8.1988, s. 30; 89/58/ETY (Rover) EYVL N:o L 25, 28.1.1989, s. 92; 89/633/ETY (ENASA), EYVL N:o L 367, 16.12.1989, s. 62 ja 94/1068/EY (Volkswagen Sachsen) EYVL N:o L 385, 31.12.1994, s. 1, joissa tuen katsottiin olevan oikeassa suhteessa rakenneuudistukseen, jos tuen osuus yrityksen rakenneuudistuskustannusten kokonaismäärästä (käsiteltävässä asiassa 239,9 miljoonaa Saksan markkaa vuosina 1991—1995) vastasi suunnilleen rakenneuudistuksen yhteydessä toteutettua kapasiteetin vähentämistä. NL:n tapauksessa tuen osuus (51,8 prosenttia) on hiukan suurempi kuin kapasiteetin vähennykset (48,6 prosenttia). Komission mielestä tätä vähäistä ylikorvausta voidaan perustella erityisen vaikealla taloudellisella ja sosiaalisella tilanteella, joka vallitsee uusissa osavaltioissa, jotka on nyt hyväksytty perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisiksi tukialueiksi. Komissio hyväksyi vastaavanlaisen ylikorvauksen myös Volkswagen Sachsenin tapauksessa.

Komissio katsoo, että FBG:lle myönnetty tuki on oikeassa suhteessa tavoitteeseensa, vuonna 1995 menestyksellisesti päättyneeseen yhtiön rakenneuudistukseen. Riippumattoman asiantuntijan lausunnon perusteella komissio toteaa kuitenkin, että MB:n THA:n osakkeista maksama hinta on niiden markkina-arvoa alhaisempi ja sisältää sen vuoksi valtion tuen piirteitä.

Tämän vuoksi tämä 8,6 miljoonan Saksan markan ylimääräinen tuki ei ole suhteessa kuluihin. Sitä ei voida myöskään perustella alueellisilla syillä. Se vastaa enemmänkin toimintatukea, jota yhteisön järjestelyn mukaan ei missään tapauksessa saa myöntää. Tämä koskee myös kaikkia myöhempiä tukia, joita MB mahdollisesti hakee FBG:n yksityistämisen jälkeen ja ennen rakenneuudistuksen valmistumista tekemilleen investoinneille.

Saksan hallituksen on vaadittava MB:tä maksamaan takaisin yrityksen arvon ja todellisen kauppahinnan välinen ero eli 8,595 miljoonaa Saksan markkaa, josta peritään myyntipäivänä vallinneen markkinakoron suuruista korkoa. Lisäksi Saksa ei saa missään muodossa myöntää lisää rakenneuudistustukea.

Saksan hallituksen on toimitettava komissiolle kertomus, joka osoittaa MB:n toteuttaneen rakenneuudistussuunnitelman kokonaan, ja jossa annetaan tietoja tehdyistä investoinneista ja MB:lle myönnetystä tuesta. Vuoden 1996 loppuun mennessä toimitettavan kertomuksen perusteella komissio varmistaa, että tuen todellinen voimakkuus ei ylitä sallittua 51,8 prosentin ylärajaa, koska muuten siitä voi koitua kielteisiä vaikutuksia alalle.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Seuraavat tuet, jotka Saksa on myöntänyt Mercedes-Benz AG:lle Brandenburgissa sijaitseviin yhtiöihin Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH, Ludwigsfelde, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH, Ludwigsfelde, ja Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik mbH, Ludwigsfelde, tehtäviä investointeja varten, ovat yhteensoveltuvia Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdan kanssa:

— investointiavustuksina myönnetty tuki yhteensä 15,28 miljoonaan Saksan markkaan asti, josta 8,89 miljoonaa Saksan markkaa on myönnetty laittomasti ennen maksujen keskeyttämistä; investointien veronhuojennuksina myönnetty 9,08 miljoonan Saksan markan tuki, josta 8,45 miljoonaa Saksan markkaa on myönnetty laittomasti ennen maksujen keskeyttämistä, ja erityispoistoina myönnetty 1,2 miljoonan Saksan markan tuki;

— THA:n 58,8 miljoonan Saksan markan tuki tappioiden korvaamiseksi, joka on myönnetty laittomasti ennen maksujen keskeyttämistä;

— osana THA:n investointilainaa myönnetty tuki, jonka takaisinmaksusta Treuhand luopui kyseisestä omaisuudesta tehtyjen poistojen mukaisesti, ja joka vastaa 39,8 miljoonan Saksan markan nettomaksua.

2 artikla

Saksan on vaadittava Mercedes-Benz AG:tä maksamaan takaisin yrityksen Treuhandanstaltille Ludwigsfeldessä sijaitsevasta Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH:sta maksaman kauppahinnan ja riippumattoman asiantuntijan arvioiman arvon välinen ero, koska tämä 8,595 miljoonan Saksan markan suuruinen ero on Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdan kanssa yhteensoveltumatonta valtion tukea. Takaisinmaksusta peritään myyntipäivästä eli 1 päivästä tammikuuta 1994 alkaen korkoa, joka on suuruudeltaan sama kuin eri tarkoituksiin myönnettyjen tukien nettoavustusekvivalentin laskemisessa Saksassa käytetty korko.

3 artikla

Saksa ei saa myöntää lisää tukea Mercedes-Benzin Ludwigsfeldessä sijaitsevien Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH:n, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH:n ja Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH:n rakenneuudistusohjelman puitteissa toteuttamille investoinneille.

4 artikla

Saksan on toimitettava komissiolle lopullinen kertomus Ludwigsfeldessä toteutettujen rakenneuudistustoimenpiteiden kustannuksista ja maksetuista tuista, ja keskusteltava komission kanssa kyseisestä kertomuksesta, josta on ilmettävä, että rakenneuudistustuen voimakkuus ei ylitä 51,8 prosentin ylärajaa. Komissio odottaa saavansa kertomuksen vuoden 1996 loppuun mennessä.

5 artikla

Saksan on ilmoitettava komissiolle kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta päätöksen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 26 päivänä kesäkuuta 1996.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen