

## KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 7. maj 2002

## om Spaniens påtænkte statsstøtte til Ford España SA

(meddelt under nummer K (2002) 1803)

(Kun den spanske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2002/899/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

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

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

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

ud fra følgende betragtninger:

## I. SAGSFORLØB

- (1) Ved brev af 15. december 2000, registreret den 18. december 2000, anmeldte Spanien over for Kommissionen en planlagt regionalstøtte til Ford España SA. Kommissionen anmodede om yderligere oplysninger den 7. februar 2001. Efter den 14. februar at have anmodet om en forlængelse af den fastsatte svarfrist fremsendte de spanske myndigheder yderligere oplysninger den 2. april 2001.
- (2) Ved brev af 6. juni 2001 underrettede Kommissionen Spanien om sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende ovennævnte støtte, da den var i tvivl om støttens forenelighed med fællesmarkedet.
- (3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* <sup>(2)</sup>. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den omhandlede støtte.
- (4) Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra interesserede parter.
- (5) Den 24. og 26. oktober 2001 aflagde Kommissionen besøg på fabrikkerne i Almusafes (Valencia) og Bridgend (Det Forenede Kongerige), og den 12. november udbad

den sig yderligere oplysninger. Efter den 19. november at have anmodet om en forlængelse af den fastsatte svarfrist fremsendte de spanske myndigheder yderligere oplysninger den 14. januar 2002.

## II. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

## Projekt I4

- (6) Den påtænkte støtte skal ydes til Ford España SA (»Ford«), et datterselskab af automobilgruppen Ford Motor Company Inc. Det anmeldte projekt vedrører produktion af en motor med betegnelsen I4, der aldrig tidligere har været fremstillet i Europa. I4 er en firecylindret motor med 16 ventiler, med versionerne 1,8, 2,0 og 2,3 liter. Efterfølgende vil der blive udviklet en 2,5 liter- og en dieselsonversion. Blandt andre vil modellerne Focus og den nye Mondeo anvende denne motor fra 2003.
- (7) Ifølge virksomhedsplanen skal produktionen af I4-motoren i Almusafes erstatte produktionen af de mindre HCS- og Zetec-motorer. Den førstnævnte vil gradvis blive taget ud af brug på grund af forældelse, og produktionen af den sidstnævnte koncentrerer sig i gruppens fabrik i Bridgend (Det Forenede Kongerige).
- (8) Produktionskapaciteten for den nye I4-motor bliver på 700 000 motorer/år, med en reduktion af den samlede kapacitet på Almusafes-fabrikken med 330 000 enheder/år fra 2000 til 2004. En tilsvarende reduktion skulle foregå på gruppeniveau som følge af en kapacitetsforøgelse på Bridgend-fabrikken og en nedskæring på Köln-fabrikken (Tyskland). 79 % af de motorer, der fremstilles i Almusafes, vil blive eksporteret til Ford-gruppens fabrikker i Tyskland og Sverige.
- (9) Investeringsprogrammet dækker en treårig periode fra august 2000 til august 2003.
- (10) De spanske myndigheder anfører, at det ikke er muligt at producere I4-motoren med den teknologi, der anvendes i den eksisterende fabrik, og at det således vil være

<sup>(1)</sup> EFT C 219 af 4.8.2001, s. 14.

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

nødvendigt at afmontere de eksisterende produktionslinjer, gennemføre en radikal renovering af anlæggene til fremstilling af komponenter og omdanne fabrikken.

Retsgrundlag; investerings- og støttebeløb

- (11) Den anmeldte støtte, i form af direkte investeringsstøtte, ydes inden for rammerne af den ordning, der er fastsat i Real Decreto 2489/1996 af 5. december <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup> om ændring af Real Decreto 883/1989 af 14. juni om afgrænsning af støtteberettigede områder med henblik på fremme af den økonomiske udvikling i regionen Valenciana <sup>(5)</sup>, vedtaget med hjemmel i Ley 50/1985 af 27. december <sup>(6)</sup> og Real Decreto 1535/1987 af 11. december <sup>(7)</sup> om godkendelse af Reglamento de desarrollo (gennemførelsesforordningen).
- (12) Ford agter at investere 334,46 mio. EUR, hvoraf 297,99 mio. EUR af de spanske myndigheder anses for at være støtteberettigede investeringer (faktisk værdi 277,32 mio. EUR, med 2000 som referenceår og en kalkulationsrente på 5,7 %). Den planlagte støtte beløber sig i faktisk værdi til 15,74 mio. EUR i bruttosubventionsækvivalent.

### III. KOMMENTARER FRA SPANIEN

- (13) Den 13. juli 2001 fremsendte de spanske myndigheder deres kommentarer vedrørende indledningen af proceduren, og de fremsendte yderligere oplysninger den 14. januar 2002. Kommissionen har taget hensyn til kommentarerne.
- (14) De spanske myndigheder understreger på ny i deres kommentarer, at projektet er mobilt, og at Ford seriøst har overvejet en alternativ placering i Bridgend. I de spanske myndigheders brev af 14. januar 2002 er der vedlagt yderligere dokumentation til støtte for denne påstand.
- (15) For det andet understreger de spanske myndigheder i deres kommentarer af 13. juli 2001, at projektet skal betragtes som en omlægning, og opfordrer Kommissionen til at aflægge besøg på Almusafes-fabrikken for at verificere den igangværende omlægning af produktionsanlæggene.
- (16) For det tredje anfører de spanske myndigheder, at 297,99 mio. EUR (49 582 mio. ESP) i nominel værdi må anses for at gå til støtteberettigede investeringer. De spanske myndigheders brev af 14. januar 2002 indeholder en detaljeret oversigt over fordelingen af investeringsbeløbene på maskineri og udstyr.

(17) For det fjerde mener de spanske myndigheder ikke, at en cost-benefit-analyse er nødvendig for at vurdere sagen, eftersom støtteintensiteten er under 20 % af regionalstøtteloftet, hvilket er lavere end den tærskel, hvorover der i henhold til Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien <sup>(8)</sup> (»rammebestemmelserne«) skal foretages en cost-benefit-analyse, for så vidt som det nye regionalstøttekort for perioden 2000-2006 har lavere lofter end det foregående kort for perioden 1994-1999.

(18) De spanske myndigheder gør gældende, at selv om regionalstøtteloftet for regionen Valencia med de nye kort er forhøjet fra 30 til 37 %, er loftet for Spanien som helhed blevet nedsat, og at der følgelig ikke kræves nogen cost-benefit-analyse, hvis støtteintensiteten for projektet er under 20 % af det regionale loft.

(19) De spanske myndigheder anfører endvidere, at den analyse, der blev forelagt Kommissionen, ikke tog sigte på en verificering af støttens proportionalitet, men udelukkende havde til formål at underbygge, at der reelt var taget hensyn til en økonomisk rentabel alternativ placering af projektet.

(20) For det femte afklarede de spanske myndigheder Kommissionens tvivl med hensyn til den cost-benefit-analyse, der var vedlagt anmeldelsen.

(21) Med hensyn til omkostningerne til udstyr og maskineri anfører de spanske myndigheder, at den større afstand mellem Almusafes og leverandørerne i anmeldelsen kun blev nævnt som en mindre ulempe, og at de økonomiske følger heraf ikke ville være væsentlige. Hvad angår Almusafes-fabrikkens større grad af forældelse er dette grunden til, at en omlægning af de eksisterende produktionsanlæg er nødvendig. De mere moderne anlæg i Bridgend ville kræve en mindre radikal intervention og dermed lavere omkostninger til omlægning. De spanske myndigheders skrivelse af 14. januar 2002 indeholder en detaljeret oversigt over fordelingen af investeringsudgifter til mekaniske anlæg i henholdsvis Almusafes og Bridgend.

(22) For så vidt angår transportudgifterne giver de spanske myndigheder yderligere oplysninger om beregningen af omkostningerne i forbindelse med forsendelsen af færdigbyggede motorer til monteringsfabrikker på bestemmelsesstedet, herunder de oprindelige Ford-data, som blev anvendt til beregningen af omkostningerne i cost-benefit-analysen.

<sup>(3)</sup> BOE nr. 21 af 24.1.1997, s. 2405.

<sup>(4)</sup> Sag N 463/94, godkendt af Kommissionen ved brev af 7.9.1995 (EFT C 25 af 31.1.1996, s. 3).

<sup>(5)</sup> BOE nr. 171 af 19.7.1989, s. 22874.

<sup>(6)</sup> BOE nr. 3 af 3.1.1986, s. 790.

<sup>(7)</sup> BOE nr. 299 af 15.12.1987, s. 36729.

<sup>(8)</sup> EFT C 279 af 15.9.1997, s. 1 (forlængelse af gyldigheden meddelt i EFT C 368 af 22.12.2001, s. 10).

- (23) For så vidt angår udgifterne i forbindelse med fyring af medarbejdere, anfører de spanske myndigheder, at hvis projektet ikke blev gennemført i Almusafes, ville den spanske fabrik [...](\*). Virksomheden har imidlertid ikke taget hensyn til de relative fyringsomkostninger ved undersøgelsen af alternative placeringer.
- (24) For så vidt angår de valutakurser, der er anvendt i analysen, anfører de spanske myndigheder, at det er dem, som Ford har anvendt i sine interne undersøgelser. Dette anses for legitimt, eftersom analysen ikke blev fremlagt med det formål at bevise den planlagte støttes proportionalitet, men for at påvise det alternative produktionssteds økonomiske rentabilitet.
- (25) Hvad angår diskonterings-satsen, har de spanske myndigheder fremlagt en cost-benefit-analyse, hvori nutidsværdien er beregnet på grundlag af en kalkulationsrente på 5,7 %.
- (26) Med hensyn til Ford-gruppens produktionskapacitet i perioden 2000-2005 har de spanske myndigheder fremlagt oplysninger for både motorer og biler, herunder for de mærker, der hører under Premier Automotive Group og Volvo.
- (29) Den påtænkte støtte ydes til Ford, der er en virksomhed, som fremstiller og monterer biler. Virksomheden indgår således i motorkøretøjsindustrien som omhandlet i rammebestemmelserne.
- (30) Ifølge rammebestemmelserne skal en støtte, som de offentlige myndigheder planlægger at yde til et individuelt projekt inden for rammerne af en godkendt støtteordning til en virksomhed i motorkøretøjsindustrien i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3, anmeldes, før støtten ydes, hvis en af nedenstående to tærskler overskrides: 1) 50 mio. EUR for investeringsprojektets nominelle beløb, 2) 5 mio. EUR for den samlede bruttostatsstøtte og støtte fra fællesskabsinstrumenter til projektet. I det foreliggende tilfælde overskrider såvel de samlede projektomkostninger som støttebeløbet anmeldelsestærsklen. Ved at anmelde den planlagte støtte til Ford har de spanske myndigheder således opfyldt kravene i traktatens artikel 88, stk. 3.
- (31) I henhold til rammebestemmelserne skal Kommissionen sikre, at den planlagte støtte står i et rimeligt forhold til de problemer, den skal bidrage til at løse, og at støtten er nødvendig for gennemførelsen af projektet. Overholdelsen af proportionalitets- og nødvendighedsprincippet er en forudsætning for, at Kommissionen kan godkende statsstøtte i motorkøretøjsindustrien.

#### IV. VURDERING AF STØTTEN

- (27) Den af Spanien anmeldte støtteforanstaltning til fordel for Ford udgør støtte efter EF-traktatens artikel 87, stk. 1, da den skal finansieres af staten eller ved hjælp af statsmidler. Eftersom støtten tegner sig for en betydelig del af finansieringen af projektet, truer den med at fordreje konkurrencevilkårene i Fællesskabet ved at begunstige Ford frem for konkurrenter, som ikke modtager støtte. Endelig viser det forhold, at størstedelen af de motorer, der fremstilles i Almusafes, eksporteres til andre europæiske lande og bruges i køretøjer, der sælges i hele Europa, at der finder en betydelig samhandel med biler sted mellem medlemsstaterne.
- (28) I traktatens artikel 87, stk. 2, er anført nogle støtteformer, som er forenelige med traktaten. Under hensyn til støttens art og formål og virksomhedens geografiske beliggenhed er litra a), b) og c) ikke anvendelige på den omhandlede plan. I artikel 87, stk. 3, er anført andre former for støtte, der kan betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Kommissionen bemærker, at projektet er beliggende i regionen Valencia, som efter artikel 87, stk. 3, litra a), er berettiget til regionalstøtte på indtil 37 % nettosubventionsækvivalent for store virksomheder.
- (32) Ifølge rammebestemmelsernes punkt 3.2.a) skal den støttemodtagende virksomhed klart bevise, at den har et rentabelt alternativt produktionssted for projektet for at kunne påvise behovet for regionalstøtte. Hvis gruppen ikke råder over et andet nyopført eller eksisterende produktionssted, som kan anvende den pågældende investering, bliver virksomheden nødt til at gennemføre sit projekt på det eneste disponible produktionssted, også uden støtte. Der kan derfor ikke gives tilladelse til regionalstøtte til et projekt, som ikke er geografisk mobilt.
- (33) Kommissionen har med bistand fra en ekstern ekspert inden for bilindustrien vurderet den af Spanien fremlagte dokumentation med henblik på at fastslå, om projektet er mobilt. De dokumenter, der blev fremsendt med brev af 14. januar 2002, beviser, at Ford i 1998 gennemførte en undersøgelse med henblik på at vælge et etableringssted i Europa til produktion af 14-motoren. I undersøgelsen indgår en sammenlignende analyse af fabrikkerne i Köln, Bridgend og Almusafes. Af dokumenterne fra juni 1999 fremgår det, at Valencia og Bridgend var de mest hensigtsmæssige områder for projektet, og at det endelige valg ville stå mellem disse to produktionssteder. Under besøget på Bridgend-fabrikken den 26. oktober 2001 kunne Kommissionen konstatere, at fabrikken har teknisk kapacitet til at huse projektet. Det fremgår af de

(\*) Forretningshemmelighed.

- officielle pressemeddelelser, at beslutningen om at fremstille motorerne i Valencia blev offentliggjort den 12. november 1999.
- (34) Regionalstøtte til modernisering og rationalisering, der generelt ikke er mobil støtte, er ikke tilladt i motorkøretøjsindustrien. En omlægning, som indebærer en radikal ændring af produktionsstrukturerne på det eksisterende produktionssted, kan imidlertid give ret til regionalstøtte. Under besøget på fabrikken i Almusafes den 24. oktober 2001 kunne Kommissionen konstatere, at en betydelig investering i maskineri var nødvendig for at omstille produktionen til I4-motoren, som er helt forskellig fra Zetec-modellen, der produceres i samme fabrik. Investeringen indebærer en fuldstændig indstilling af produktionen af den gamle Zetec-motor, afmontering af anlæggene og indførelse af helt nye eller radikalt ændrede maskiner.
- (35) På baggrund af ovenstående elementer konkluderer Kommissionen, at projektet er en omlægning, som har mobil karakter og følgelig kan omfattes af regionalstøtte, for så vidt som støtten er nødvendig for at tiltrække investeringen til den støtteberettigede region.
- (36) Med hensyn til de støtteberettigede omkostninger bemærker Kommissionen, at de omkostninger, som af de spanske myndigheder anses for støtteberettigede, beløber sig til 297,99 mio. EUR i nominel værdi. I de støtteberettigede omkostninger indgår [...] mio. EUR til investering i maskineri, heraf [...] EUR i støttede spanske områder. I henhold til rammebestemmelserne vurderer Kommissionen, om omkostningerne i forbindelse med projektets mobile aspekter er støtteberettigede, og dette afhænger af, hvilken regionalordning der finder anvendelse i det pågældende støtteberettigede område. Endvidere bemærkes, at omkostninger til maskiner ikke kan betragtes som støtteberettigede, hvis investeringerne gennemføres i ikke-støtteberettigede områder.
- (37) Kommissionen bemærker, at inden for rammerne af den godkendte ordning <sup>(9)</sup>, som udgør retsgrundlaget for støtteforanstaltningen, er støtte til projekter tilladt, for så vidt som de opfylder kravene såvel vedrørende område som de lofter, der er fastsat i de spanske regionalstøttekort. Kommissionen konkluderer, at den investering, som Ford agter at gennemføre uden for Spanien, ikke kan betragtes som en støtteberettiget investering i henhold til rammebestemmelserne. Følgelig kan kun [...] EUR til investering i maskineri betragtes som støtteberettigede omkostninger. De samlede støtteberettigede projektomkostninger beløber sig til 234,62 mio. EUR i nominel værdi og den faktiske værdi til 217,439 mio. EUR.
- (38) Ifølge rammebestemmelsernes punkt 3.2.c) skal Kommissionen sikre sig, at den planlagte støtteforanstaltning står i forhold til de regionale problemer, den skal bidrage til at løse. Med henblik herpå skal der foretages en cost-benefit-analyse, medmindre støtteintensiteten er meget lav. Dette kriterium er begrundet i, at et mobilt projekt i et støtteberettiget område altid vil have ulemper.
- (39) Kommissionen bemærker, at de spanske myndigheder mener, at en støtteintensitet på 20 % er den tærskel, under hvilken der i det foreliggende tilfælde ikke kræves en cost-benefit-analyse, fordi det samlede regionalstøtte-loft for Spanien er blevet nedsat i regionalstøttekortet for perioden 2000-2006. Kommissionen gør imidlertid opmærksom på, at rammebestemmelserne omhandler regionalstøtteloftet i det område, hvor investeringen foretages og ikke et nationalt gennemsnit af forskellige regionale støtteloftet. Det regionale støtteloft for regionen Valencia er højere i det nye regionalstøttekort (37 %) end i det tidligere (30 %), og ifølge rammebestemmelserne er den tærskel, hvorover der skal foretages en cost-benefit-analyse, i så fald fastsat til 10 %.
- (40) Kommissionen konkluderer følgelig, at for så vidt som den fremlagte cost-benefit-analyse principielt ikke tog sigte på at verificere støttens proportionalitet, er den højst tilladte støtteintensitet for investeringen i regionen Valencia 10 % af det regionale støtteloft på 37 %, det vil sige 3,7 % nettosubventionsækvivalent svarende til 5,11 % bruttosubventionsækvivalent.
- (41) Kommissionen har med bistand fra den eksterne ekspert undersøgt elementerne i den af de spanske myndigheder fremlagte cost-benefit-analyse for at verificere, om støttens proportionalitet er påvist i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i rammebestemmelserne.
- (42) Kommissionen bemærker, at de spanske myndigheders analyse angiver en nettoulampe på 29,90 mio. EUR for Almusafes i forhold til Bridgend. Der regnes således i cost-benefit-analysen med en »regional ulempefaktor« på 10,77 %.
- (43) Kommissionen bemærker, at de spanske myndigheder i cost-benefit-analysen anvender de samme anslåede vekselkursere som i Fords beregninger, nemlig [...] GBP/EUR ([...] ESP/GBP) for 2000, [...] GBP/EUR ([...] ESP/GBP) for 2001 og [...] GBP/EUR ([...] ESP/GBP) for perioden 2002-2005.
- (44) Det er imidlertid Kommissionens faste praksis ved vurderingen af cost-benefit-analysen så vidt muligt at anvende de historiske valutakursere på tidspunktet for vedtagelsen af beslutningen om placering. Kun hvis tidspunktet for beslutningen om placeringen ikke kan kon-

<sup>(9)</sup> Jf. betragtning 11.

- stateres, eller der endnu ikke er truffet en beslutning, er det kursen på anmeldelsestidspunktet, der anvendes. De spanske myndigheder blev underrettet om Kommissionens praksis efter anmeldelsen af projektet. I det foreliggende tilfælde kan beslutningstidspunktet fastsættes til november 1999, hvor vekselkursen var 0,637 GBP/EUR <sup>(10)</sup>.
- (45) Kommissionen bemærker, at de valutakurser, der anvendes af de spanske myndigheder, indebærer, at euroens (og pesetaens) værdi over for pundet var større i de omhandlede år end ifølge Kommissionens praksis. Det bemærkes ligeledes, at de kurser, der anvendes af de spanske myndigheder, er henholdsvis [...] og [...] højere end de historiske værdier i 2000 og 2001, og at den forventede kraftige devaluering af pundet ikke har fundet sted i de senere år.
- (46) Kommissionen bemærker, at den anslåede lavere værdi, som de spanske myndigheder tillægger pundet, har til følge, at omkostningerne i forbindelse med den alternative placering i Bridgend er lavere end dem, der følger af Kommissionens praksis. Kommissionen har beregnet, at ved anvendelse af en kurs på 0,637 GBP/EUR for driftsomkostningerne nedsættes den regionale ulempe i forbindelse med Almusafes fra de anmeldte 29,90 mio. EUR til 15,21 mio. EUR (7 % bruttosubventionsækvivalent af de støtteberettigede omkostninger).
- (47) Hvad angår udstyr og maskineri har Kommissionen med den eksterne eksperts hjælp kunnet konstatere, at de eksisterende maskiner i Almusafes er ældre og mindre fleksible end de tilsvarende i Bridgend. Fabrikken i Bridgend ville have kunnet tilpasses produktionen af I4-motoren med en mindre omfattende omlægning af de eksisterende produktionslinjer og dermed med en lavere kapitalinvestering. Disse elementer er imidlertid ikke tilstrækkelige til at begrunde hele forskellen på 17 % i investeringsomkostninger mellem de to anlæg.
- (48) I den forbindelse bemærker Kommissionen, at investeringsomkostningerne i Bridgend bliver kunstigt lave på grund af antagelserne om valutakursen. Den investeringsfordeling, som de spanske myndigheder fremsendte den 14. januar 2002, tager udgangspunkt i en euro, der er 25 % stærkere i forhold til US-dollar og 18 % i forhold til pundet, end den reelt var i november 1999. Dette resulterer i en nedsættelse af alle de investeringsomkostninger, der ikke er gennemført i euro, hvilket i større udstrækning ville være tilfældet på det alternative produktionssted i Bridgend. Ud fra en forsigtig antagelse af, at anvendelsen af den korrekte valutakurs ville øge omkostningerne til maskineri og udstyr i Bridgend med kun 7 %, ville den regionale ulempe blive reduceret til 2,87 mio. EUR (svarende til 1,04 % bruttosubventionsækvivalent af de støtteberettigede omkostninger).
- (49) Hvad angår transportomkostningerne bemærker Kommissionen, at Fords oprindelige interne beregninger (hvor US-dollar anvendes som referencevaluta) indebærer en lille fordel (på gennemsnitligt omkring 2,5 % pr. motor) for transportomkostningerne pr. enhed i Almusafes. Dette ville medføre en fordel på ca. 370 000 EUR årligt, som ikke er medtaget i cost-benefit-analysen. Kommissionen bemærker ligeledes, at fordelene for Almusafes ville have været højere, hvis den anvendte valutakurs i beregningerne havde været kursen på tidspunktet for investeringsbeslutningen.
- (50) Hvad angår fyringsomkostningerne accepterer Kommissionen, at også uden I4-projektet ville antallet af overskydende medarbejdere have været begrænset, hvis produktionen af Zetec-motoren var blevet videreført. Kommissionen er imidlertid ikke i stand til at vurdere de yderligere omkostninger som følge af de [...] potentielle fyringer, der er angivet i brevet af 14. januar 2002, idet de spanske myndigheder har anført, at Ford ikke tog dem i betragtning ved undersøgelsen af alternative placeringer. Kommissionen bemærker dog, at hvis disse omkostninger var taget i betragtning, ville omkostningerne ved at gennemføre projektet i Bridgend være blevet højere, og dermed ville omkostningsulempen i forbindelse med Almusafes være blevet yderligere reduceret.
- (51) Endelig har Kommissionen i sin undersøgelse vurderet spørgsmålet om supplerende regionalstøtte. Supplerende regionalstøtte er tilladt under forudsætning af, at investeringen ikke øger de eksisterende kapacitetsproblemer i motorkøretøjsindustrien. De spanske myndigheder har fremlagt dokumentation, som viser, at Ford-gruppens kapacitet i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og i de central- og østeuropæiske lande vil blive reduceret i perioden 2000-2005, både hvad angår motorer og køretøjer. Projektet vil således få en minimal indvirkning på konkurrencen, og ulempefaktoren beregnet på grundlag af cost-benefit-analysen vil i overensstemmelse med rammebestemmelserne blive forhøjet med 4 procentpoint.
- (52) På grundlag af de nye og de tidligere fremsendte oplysninger konkluderer Kommissionen, at elementerne i den af de spanske myndigheder fremlagte cost-benefit-analyse ikke beviser, at der for Almusafes ville være tale om en regional ulempe på over 5,11 % bruttosubventionsækvivalent af de støtteberettigede omkostninger, heller ikke hvis der tages hensyn til en positiv supplerende regionalstøttefaktor på 4 procentpoint. Den konkluderer derfor, at en støtteintensitet, der er højere end den tærskel, hvorover der i henhold til rammebestemmelserne kræves en cost-benefit-analyse, ikke vil være forenelig med fællesmarkedet.
- (53) Kommissionen beregner det højeste støttebeløb, der kan ydes til Ford til det omhandlede projekt, til 5,11 % bruttosubventionsækvivalent af de samlede støtteberettigede

<sup>(10)</sup> Kilde: Eurostat.

omkostninger på 217,439 mio. EUR i 2000-priser (kalkulationsrente: 5,7 %). Det højeste støttebeløb er således 11 111 146 EUR i bruttosubventionsækvivalent i 2000-priser (kalkulationsrente: 5,7 %).

#### V. KONKLUSIONER

- (54) Kommissionen konkluderer, at støtten til det omhandlede projekt er forenelig med fællesmarkedet, i det omfang den ikke overstiger 5,11 % bruttosubventionsækvivalent af den støtteberettigede investering på 217,439 mio. EUR i nutidsværdi med 2000 som referenceår og en kalkulationsrente på 5,7 %. Det højst tilladte støttebeløb er 11 111 146 EUR i nutidsværdi.
- (55) Enhver yderligere statsstøtte til de omhandlede investeringsprojekter er uforenelig med fællesmarkedet —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

#### Artikel 1

Den af Spanien påtænkte statsstøtte til Ford España SA. til projektet vedrørende produktion af den nye I4-motor er forenelig med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), op til en maksimal støtteintensitet på 5,11 % bruttosubventionsækvivalent af den støtteberettigede investering, som beløber sig til 217 439 000 EUR, med en kalkulationsrente på 5,7 % (og med 2000 som referenceår).

Støtten er følgelig tilladt op til et beløb på højst 11 111 146 EUR, med en kalkulationsrente på 5,7 % (og med 2000 som referenceår).

#### Artikel 2

Enhver yderligere statsstøtte ud over den i artikel 1 omhandlede, som Spanien måtte påtænke at yde Ford España SA til projektet vedrørende produktion af den nye I4-motor, vil være uforenelig med fællesmarkedet.

#### Artikel 3

Spanien underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme beslutningen.

#### Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Spanien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 7. maj 2002.

På Kommissionens vegne  
Mario MONTI  
Medlem af Kommissionen