

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 16. Oktober 2002

über die staatliche Beihilfe, die Portugal zugunsten von Opel Portugal Comércio e Indústria de Veículos gewährt hat

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2002) 3742)

(Nur der portugiesische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2003/147/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. DAS VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 2. März, 10. April und 31. Mai 2001 haben die portugiesischen Behörden ihre Absicht mitgeteilt, der Opel Portugal Comércio e Indústria de Veículos, SA („Opel Portugal“) eine Ausbildungs- und eine Regionalbeihilfe zu gewähren. Einem Auskunftsverlangen der Kommission vom 19. Juli 2001 kamen die portugiesischen Behörden am 3. Oktober 2001 nach. Am 26. November 2001 stattete die Kommission dem Werk Azambuja einen Besuch ab und versandte am 30. November ein zusätzliches Auskunftsverlangen, das die portugiesischen Behörden am 28. Januar 2002 beantworteten.
- (2) Am 27. März 2002 beschloss die Kommission, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten (Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens), da sie Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt hatte. Portugal nahm am 24. Mai 2002 zur Einleitung des Verfahrens Stellung.
- (3) Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht⁽²⁾. Die Kommission forderte die

Beteiligten darin auf, sich zu der betreffenden Beihilfe zu äußern. Die Stellungnahmen, die die Kommission von Beteiligten erhalten hat, sind Portugal zugeleitet worden, das mit Schreiben vom 30. Mai 2002 hierzu seine Bemerkungen abgeben hat.

II. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHLIFE

- (4) Opel Portugal ist eine Tochtergesellschaft des US-Konzerns General Motors („GM“), die in ihrem Werk in Azambuja im Raum Lissabon Kraftfahrzeuge baut. Das angemeldete Vorhaben betrifft die Fertigung eines neuen Kleinkombiwagens (Corsa Combo) auf der Basis des Opel-Corsa-Rahmens. Das seit 2001 produzierte Fahrzeug löst frühere Modelle ab, die auf dem alten Opel-Corsa-Rahmen basierten.
- (5) Opel Portugal soll Ausbildungs- und Regionalbeihilfen erhalten.

a) Ausbildungsbeihilfen

Das Vorhaben

- (6) Das Vorhaben besteht in dem von Opel Portugal zwischen 2000 und 2003 durchgeführten Programm für die berufliche Fortbildung der Arbeitnehmer („das Programm“). Die portugiesischen Behörden haben der Kommission ausführliche Angaben über dieses Programm und seine Kosten vorgelegt.
- (7) Nach Auskunft der portugiesischen Behörden umfasst das Programm 327 365 Unterrichtsstunden, davon 253 099 Stunden für die allgemeine und 74 266 Stunden für die spezifische Ausbildung. Die Lehrgänge werden direkt von Opel Portugal und von anderen, von Inofor (Instituto para a Inovação na Formação) zugelassenen Bildungseinrichtungen durchgeführt.

⁽¹⁾ ABl. C 151 vom 25.6.2002, S. 2.

⁽²⁾ Siehe Fußnote 1.

- (8) Die bei der Kommission angemeldeten förderfähigen Kosten schlüsseln sich folgendermaßen auf:

(Beträge in EUR)

Art der Ausgaben	Allgemeine Ausbildung	Spezifische Ausbildung	Gesamtkosten
Teilnahmekosten (einschließlich Reise-spesen)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Ausgaben für Lehrkräfte	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Anderes Personal	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Vorbereitungsarbeiten	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Verwaltungsausgaben	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Anmietung und Abschreibung des Unterrichts-materials	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Monitoring und Evaluierung	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Externe Ausbildung	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Insgesamt	5 506 584	1 284 628	6 791 212

(*) Betriebsgeheimnis.

- (9) Nach Angaben der portugiesischen Behörden wird es zwei Arten von Lehrgängen geben: solche, die ausschließlich der allgemeinen, und solche, die sowohl der allgemeinen als auch der spezifischen Ausbildung dienen. Bei den Kursen, die nur eine allgemeine Ausbildung umfassen, werden den Teilnehmern allgemeine Qualifikationen vermittelt, die in verschiedenen Arbeitsbereichen eingesetzt werden können und damit übertragbar sind. Gegenstand solcher Kurse könnte sein: die Führung von Produktionsteams, die Vermittlung von Fachkenntnissen in den Bereichen Qualität und Verfahrenstechnik, die Vermittlung von grundlegendem Know-how für die Produktion, die IT-Ausbildung, die Vermittlung von Führungsqualitäten, Gesundheitsschutz und Sicherheit, Sprachen und Ausbildung in den Fertigungsstätten.
- (10) Bei den Lehrgängen mit allgemeiner und spezifischer Komponente stehen Fähigkeiten im Vordergrund, die direkter mit den speziellen Aufgaben verbunden sind, die von den Arbeitnehmern bei der Ausübung ihrer derzeitigen Tätigkeit auszuführen sind, z. B. Montagekenntnisse, die Funktionsweise spezieller Maschinen oder Lackierverfahren. Nach Angaben der portugiesischen Behörden beinhalten diese Lehrgänge insoweit eine allgemeine Komponente, als übertragbare „technische und soziale Kompetenzen“ vermittelt werden. Als Beispiele für den Erwerb allgemeiner Kompetenzen nennen die portugiesischen Behörden die Fähigkeit, Anweisungen zu interpretieren, eine bestimmte Abfolge von Arbeitsaufgaben einzuhalten, ein Bewusstsein für Sicherheit und Qualität zu entwickeln und Probleme zu lösen.

Rechtsgrundlage und Beihilfenhöhe

- (11) Rechtsgrundlage der geplanten Beihilfe sind die Verordnung (EG) Nr. 68/2001 der Kommission
- ⁽³⁾
- und folgende portugiesische Vorschriften: die Durchführungsverord-

nung 229/2001 vom 19. März 2001, die Durchführungsverordnung 12-A/2000 vom 15. September 2000 und die Verordnung Nr. 42-B/2000 vom 20. September 2000.

- (12) Die portugiesischen Behörden beabsichtigen, Opel Portugal eine Ausbildungsbeihilfe in Höhe von 3 414 010 EUR zu gewähren, davon 3 028 621 EUR (d. h. 55 % der förderfähigen Kosten) für die allgemeine und 385 389 EUR (d. h. 30 % der förderfähigen Kosten) für die spezifische Ausbildung.

Gründe für die Einleitung des Verfahrens

- (13) In ihrem Beschluss vom 19. Dezember 2001 zur Einleitung des Verfahrens
- ⁽⁴⁾
- äußerte die Kommission Zweifel daran, dass die von den portugiesischen Behörden angemeldeten Lehrgänge als allgemeine Ausbildungsmaßnahme angesehen werden können, da gleichzeitig eine allgemeine und eine spezifische Ausbildung angeboten werden. Die Kommission bat um zusätzliche Auskünfte zu diesen Lehrgängen und um eine detailliertere Aufschlüsselung der förderfähigen Kosten der Lehrgänge, die zugleich eine allgemeine und eine spezifische Ausbildung bieten.

b) Regionale Investitionsbeihilfen*Das Vorhaben*

- (14) Das Investitionsvorhaben wird im Azambuja-Werk im Raum Lissabon durchgeführt. Azambuja ist ein Gebiet nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c), dessen Förderhöchstgrenze 2000 bei 47,68 % Nettosubventionsäquivalent (rund 65,80 % Bruttosubventionsäquivalent) lag. In den Jahren 2001 und 2002 lag dieser Höchstsatz bei 40,76 % NSÄ (rund 56,25 % BSÄ) bzw. 33,84 % NSÄ (ca. 46,70 % BSÄ).

⁽³⁾ ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 20.⁽⁴⁾ Siehe Fußnote 1.

- (15) Das Vorhaben besteht aus zwei Phasen. In der ersten Phase (von August 1998 bis Ende 1999) wurde eine neue auf Wasserbasis arbeitende Lackiererei installiert, da die frühere den Qualitäts- und Umwelanforderungen nicht mehr entsprach. In der zweiten Phase (von 2000 bis Dezember 2003) werden die Produktionsanlagen für den neuen Opel Combo installiert. Die Fertigungskapazität des Azambuja-Werks wird bei ca. 60 000 bis 70 000 Einheiten/Jahr liegen. Europaweit werden die Kapazitäten der GM-Gruppe im gleichen Zeitraum jedoch zurückgehen, und zwar auch infolge des laufenden Umstrukturierungsprogramms „Olympia“.
- (16) Nach Auskunft der portugiesischen Behörden ist das Vorhaben standortungebunden und hat die GM-Gruppe das polnische Gleiwitz (Gliwice) als Alternative in Betracht gezogen.
- (17) Opel plant Investitionen in Höhe von nominal 124 299 613 EUR (mit Basisjahr 1998 und einem Abzinsungssatz von 6,42 %, gegenwärtig 108 701 829 EUR). Die portugiesischen Behörden haben die gesamte Investition als beihilfefähig angesehen.
- (18) Die portugiesischen Behörden haben Kosten und Nutzen des Standorts Azambuja mit denen des Alternativstandorts Gleiwitz verglichen. Die Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) beziffert den Kostennachteil des Standorts Azambuja gegenüber Gleiwitz auf netto EUR, was auf eine Intensität des Standortnachteils für dieses Vorhaben auf 40 449 401 EUR, was auf eine Intensität des Standortnachteils für dieses Vorhaben auf 37,21 % hinauslaufen würde.

Rechtsgrundlage und Beihilfenhöhe

- (19) Die angemeldeten Beihilfen werden im Rahmen genehmigter, in nachstehenden Rechtsvorschriften enthaltener Regelungen gewährt: PEDIP II (Gesetzesverordnung 177/94) ⁽⁵⁾, PEDIP-Transição (Gesetzesverordnung 348-A/99) und Regelung über Steuervergünstigungen (Gesetzesverordnung 409/99) ⁽⁶⁾.
- (20) Die Gesamtbeihilfen sollen sich auf nominal 38 333 000 EUR Bruttosubventionsäquivalent belaufen. Sie umfassen: i) ein rückzahlbares Darlehen in Höhe von 18 471 000 EUR. Die portugiesischen Behörden haben dieses rückzahlbare Darlehen als Direktsubvention angemeldet, sich jedoch die Option vorbehalten, das Darlehen später in einen Zuschuss umzuwandeln; ii) die Übernahme eines Teils der Zinszahlungen für ein Darlehen bis zu einer Höhe von 2 460 000 EUR; iii) Steuervergünstigungen in Form eines Ertragsteuernachlasses bis zu einer Höhe von 17 402 000 EUR. Damit belaufen sich die Regionalbeihilfen real auf insgesamt 35 297 017 EUR. Die Beihilfeintensität liegt bei 32,5 % Bruttosubventionsäquivalent.

⁽⁵⁾ Genehmigt mit Entscheidung der Kommission vom 29. März 1999 zum Verfahren N 1/94.

⁽⁶⁾ Genehmigt mit Entscheidung der Kommission vom 8. September 1999 zum Verfahren N 97/99.

Gründe für die Einleitung des Verfahrens

- (21) In ihrem am 19. Dezember 2001 gefassten Beschluss zur Einleitung des Verfahrens äußerte die Kommission Zweifel an der Standortunabhängigkeit des Vorhabens. Zur Klärung bat die Kommission deshalb um weitere Angaben und zusätzliche Unterlagen zum zeitlichen Ablauf der Genehmigung des Vorhabens in Azambuja.
- (22) Darüber hinaus äußerte die Kommission im Hinblick auf folgende Punkte Zweifel an der vorgelegten KNA:
- Die Notwendigkeit zusätzlicher, (...) ⁽⁷⁾ Investitionen in die alte Lackiererei für den Fall, dass die Entscheidung zugunsten des Alternativstandorts Gleiwitz fällt. Diese zusätzlichen Investitionen hätten in der KNA als Mehrkosten der Option Gleiwitz berücksichtigt werden müssen.
 - Der geschätzte Erlös aus dem Verkauf des Betriebsgeländes von Azambuja für den Fall, dass man sich für den Alternativstandort Gleiwitz entscheidet. Die Kommission bezweifelt, dass Opel Portugal im Jahre 2002 aus dem Verkauf einen Nettoerlös von 8 083 469 EUR hätte erzielen können.

III. STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN

- (23) Am 19. April 2002 ging bei der Kommission eine Stellungnahme des Unternehmens Duarte & Marques LDA ein. Darin wurde behauptet, Opel Portugal nutze eine für die landwirtschaftliche und ökologische Nutzung ausgewiesene Fläche von ca. 12 ha zu gewerblichen Zwecken (Fahrzeugpark). Duarte & Marques LDA hält dies für einen ausreichenden Grund, die Rechtmäßigkeit der staatlichen Beihilfen für Opel Portugal in Zweifel zu ziehen. Die Kommission hat Portugal diese Stellungnahme am 23. April 2002 zugeleitet.

IV. BEMERKUNGEN PORTUGALS

- (24) Die portugiesischen Behörden gaben am 24. Mai 2002 ihre Stellungnahme zur Einleitung des Verfahrens und am 30. Mai ihre Bemerkungen zur Stellungnahme der Beteiligten ab. Die Kommission hat diesen Bemerkungen und Auskünften Rechnung getragen.

a) Ausbildungsbeihilfen

- (25) Im Hinblick auf die Ausbildungsbeihilfen erteilten die portugiesischen Behörden Auskünfte zu den Kriterien, nach denen zwischen der spezifischen und der allgemeinen Fortbildung unterschieden wird. Nach diesen Kriterien wird die spezifische Ausbildungsmaßnahme als eine Art „Nebenprodukt“ definiert: ein Lehrgang bzw. Lehrgangsmodul wird als spezifisch definiert, wenn er/es keines der Kriterien der Definition für die allgemeine Ausbildungsmaßnahme erfüllt.

⁽⁷⁾ Siehe Fußnote 1.

- (26) Die portugiesischen Behörden legten eine detaillierte Aufstellung der Kriterien vor, die bei Lehrgängen, die laut Anmeldung der allgemeinen und der spezifischen Fortbildung zugleich dienen, zur Ermittlung der allgemeinen Komponenten herangezogen werden. Die genannten Kriterien lauten: Fähigkeit, Arbeitsanweisungen zu verstehen und Informationen/Anweisungen zu vermitteln und vorgegebene Arbeitsabläufe einzuhalten; Verantwortungsbewusstsein für Arbeitssicherheit und Sicherheit der Endabnehmer; Erfüllung der Qualitätsnormen; sorgfältiger Umgang mit den Produkten; Eigenkontrolle der durchgeführten Arbeit; Problemerkennung und Fehlervermeidung und/oder Fehlfunktionen; Kreativität bei der Formulierung von Verbesserungsvorschlägen für die Arbeit; Behebung von Fehlern während des Arbeitsprozesses; Zusammenarbeit mit Kollegen und — falls notwendig — Hilfestellung; aktive Beteiligung an der Einführung von Verbesserungen gemeinsam mit dem Arbeitsteam; schnelle Erledigung von Aufgaben unter Einhaltung der geforderten Qualität; Verständnis dafür, wie wichtig die Normen zur Erreichung der Zielvorgaben sind; Verständnis der Begriffe Arbeitszeit/Durchlaufzeit.
- (27) Nach Angaben der portugiesischen Behörden zeigen diese Kriterien, dass die Lehrgänge teilweise als allgemeine Fortbildung eingestuft werden können, da sie „fachliche und soziale Kompetenzen“ umfassen, die nicht ausschließlich auf den aktuellen Arbeitsplatz des Beschäftigten im Unternehmen gerichtet, sondern auf andere Unternehmen oder Arbeitsbereiche übertragbar sind.
- (28) Außerdem legten die portugiesischen Behörden eine Aufschlüsselung der förderfähigen Kosten vor, in der zum einen die Kosten aufgeführt sind, die für Lehrgänge anfallen, die laut Anmeldung ausschließlich der allgemeinen Fortbildung dienen, und zum anderen die Kosten, die bei den Lehrgängen anfallen, die laut Anmeldung der allgemeinen und der spezifischen Fortbildung zugleich dienen.

b) Regionale Investitionsbeihilfen

- (29) Im Hinblick auf die regionalen Investitionsbeihilfen machten die portugiesischen Behörden erstens noch einmal die Standortunabhängigkeit des Vorhabens geltend. Um diese Angabe zu untermauern, legten sie ein Dokument vor, wonach die Entscheidung für den Bau einer neuen Lackiererei in Azambuja von der GM-Gruppe im Oktober 1997 gefällt wurde.
- (30) Zweitens erteilten die portugiesischen Behörden zusätzliche Auskünfte über die Investitionen, die im Zeitraum 1996-1998 mit dem Ziel getätigt wurden, die Emissionen der alten Lackiererei zu senken. Außerdem nannten sie einen Betrag von 2 882 331,52 EUR, der maximal zusätzlich zu investieren sei, damit die Lackiererei die gesetzlichen Emissionsgrenzwerte einhalte. Nach Auskunft der portugiesischen Behörden hätte die Regierung dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Umweltschutzbeihilfen von 1994⁽⁸⁾ zufolge 50 % dieses Betrags über eine staatliche Beihilfe für Investitionen, die zur Erreichung von Umweltvorgaben erforderlich sind, finanzieren können.
- (31) Drittens legten die portugiesischen Behörden Belege und zusätzliche Angaben zur Bewertung des Geländes vor, auf dem die Betriebsstätte von Azambuja errichtet wird. Dazu zählten Erläuterungen des unabhängigen Beraters, der das Gelände der ehemaligen Ford Lusitania bewertet hat, eine Bewertung des Grundstückswerts, die im Jahr 2002 von einem anderen unabhängigen Berater durchgeführt wurde sowie Umweltgutachten unabhängiger Unternehmen zu den Anlagen von Opel.

c) Stellungnahmen von Beteiligten

- (32) Am 30. Mai übersandten die portugiesischen Behörden ihre Bemerkungen zu der Stellungnahme von Beteiligten. Sie erklärten, dass es sich bei der darin genannten Fläche nicht um das Gelände handelt, auf dem das bei der Kommission angemeldete Vorhaben durchgeführt wird. Als Beweis legten sie einen Plan der Anlagen vor, auf dem die entsprechenden Flächen gekennzeichnet waren. Die portugiesischen Behörden erklärten ferner, dass die Sache einem portugiesischen Gericht vorgelegt worden sei, das aber bisher noch keine Entscheidung gefällt habe.

V. WÜRDIGUNG DER BEIHLIFE

- (33) Die von Portugal angemeldete Beihilfe für Opel Portugal stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar, da sie durch den Staat bzw. aus staatlichen Mitteln finanziert würde. Da sie einen erheblichen Anteil an der Projektfinanzierung hat, kann sie den Wettbewerb in der Gemeinschaft insofern verfälschen, als sie Opel Portugal gegenüber Mitbewerbern, die keine Beihilfen erhalten, einen Vorteil verschafft. Zudem besteht auf dem Kfz-Markt ein intensiver Handel zwischen Mitgliedstaaten.
- (34) Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag nennt bestimmte Arten von Beihilfen, die mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind. Angesichts von Art und Zweck der Beihilfe sowie des Standorts des Unternehmens sind die Buchstaben a), b) und c) nicht auf das in Frage stehende Vorhaben anwendbar. Artikel 87 Absatz 3 nennt weitere Beihilfearten, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können. Die Kommission stellt fest, dass sich der Standort des Vorhabens Azambuja in der Region Lissabon befindet, die unter Absatz 87 Artikel 3 Buchstabe c) fällt.
- (35) Die fragliche Beihilfe ist für Opel Portugal bestimmt, ein Unternehmen, in dem Kraftfahrzeuge gefertigt und montiert werden. Damit gehört das Unternehmen in den Kraftfahrzeugsektor und die Beihilfe fällt unter den Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie („Gemeinschaftsrahmen für Beihilfen in der Kfz-Industrie“).

⁽⁸⁾ ABl. C 72 vom 10.3.1994, S. 3.

- (36) Diesem Gemeinschaftsrahmen zufolge müssen alle Beihilfen, die einem in der Kfz-Industrie tätigen Unternehmen im Rahmen genehmigter Beihilferegulungen für ein Einzelprojekt gewährt werden sollen, gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag vor ihrer Gewährung notifiziert werden, wenn eine der folgenden Obergrenzen überschritten wird: i) Gesamtkosten des Vorhabens: 50 Mio. EUR; ii) Bruttogesamtbetrag der Beihilfen, die aus staatlichen Mitteln oder im Rahmen der Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft für das Projekt bereitgestellt werden: 5 Mio. EUR.
- (37) Im vorliegenden Fall überschreiten sowohl die Gesamtkosten des Vorhabens als auch der Beihilfebetrag die Anmeldeschwelle, so dass die portugiesischen Behörden mit ihrer Anmeldung der Ausbildungs- und der Regionalbeihilfe zugunsten von Opel Portugal die Bestimmung von Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag erfüllt haben.
- (38) Die Kommission vertritt bis auf weiteres die Auffassung, dass die mutmaßliche Nutzung einer für die landwirtschaftliche und ökologische Nutzung vorgesehenen Fläche für gewerbliche Zwecke für die Würdigung des vorliegenden Falls nicht von Belang ist, da die Anlagenpläne zeigen, dass es sich bei der Fläche, deren Nutzung umstritten ist, und dem Projektstandort eindeutig nicht um die gleiche Fläche handelt. Die Kommission ist daher zu dem Schluss gelangt, dass die Ausbildungs- und die Regionalbeihilfe anhand der einschlägigen Vorschriften zu würdigen sind.
- a) Ausbildungsbeihilfen**
- (39) Nach Punkt 3.6. des Gemeinschaftsrahmens für Beihilfen in der Kfz-Industrie sind Ausbildungsbeihilfen für Unternehmen des Kraftfahrzeugsektors auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 68/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf Ausbildungsbeihilfen⁽⁹⁾ („die Verordnung“) zu prüfen. Gemäß Artikel 5 der Verordnung kommen Ausbildungsbeihilfen, die die in der Verordnung festgelegten Voraussetzungen erfüllen, nicht automatisch in den Genuss einer Freistellung, wenn ihre Höhe für ein einzelnes Ausbildungsvorhaben 1 Mio. EUR übersteigt. Demzufolge müssen diese Beihilfen angemeldet und anhand der Bestimmungen der Verordnung geprüft werden. Die Kommission stellt fest, dass sich die im zu würdigenden Fall geplanten Beihilfen auf 3 414 010 EUR für ein einziges Unternehmen belaufen und dass es sich um ein einzelnes Ausbildungsvorhaben handelt. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Anmeldepflicht für die geplanten Beihilfen gilt und diese im Rahmen der Verordnung zu würdigen sind.
- (40) Nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung sind Beihilfen, die alle Voraussetzungen der Verordnung erfüllen, im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.
- (41) Die Kommission weist darauf hin, dass die Unterscheidung zwischen spezifischen und allgemeinen Ausbildungsmaßnahmen in Artikel 4 der Verordnung festgelegt ist. Laut den Begriffsbestimmungen ihres Artikels 2 sind spezifische Ausbildungsmaßnahmen solche, die vom Inhalt her in erster Linie unmittelbar an dem gegenwärtigen oder zukünftigen Arbeitsplatz des Beschäftigten in dem begünstigten Unternehmen verwendbar sind und mit denen Qualifikationen vermittelt werden, die nicht oder nur in begrenztem Umfang auf andere Unternehmen oder Arbeitsbereiche übertragbar sind.
- (42) Nach der Begriffsbestimmung von Artikel 2 der Verordnung sind allgemeine Ausbildungsmaßnahmen solche, die vom Inhalt her nicht ausschließlich oder hauptsächlich an dem gegenwärtigen oder zukünftigen Arbeitsplatz des Beschäftigten in dem begünstigten Unternehmen verwendbar sind, sondern durch die auf andere Unternehmen und Arbeitsbereiche übertragbare Qualifikationen erworben werden, durch die sich die Vermittelbarkeit des Arbeitnehmers deutlich verbessert.
- (43) In Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung wird aufgeführt, welche Kosten im Zusammenhang mit einem Ausbildungsvorhaben beihilfefähig sind. Die Kommission stellt fest, dass die portugiesischen Behörden die nach Artikel 4 notwendigen Nachweise in Gestalt einer Kostenaufstellung für die Ausbildungsmaßnahmen vorgelegt haben, so dass die Kommission die Gesamthöhe der förderfähigen Kosten ermitteln konnte. Die Kommission stellt fest, dass sich die förderfähigen Kosten des angemeldeten Ausbildungsprogramms auf insgesamt 6 791 212 EUR belaufen; davon entfallen 3 118 560 EUR auf den Gesamtbetrag der förderfähigen Personalkosten (ohne Reisespesen).
- (44) Nach Artikel 4 Absatz 2 und 3 der Verordnung sind Ausbildungsbeihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, wenn die dort für die förderfähigen Kosten festgelegten Beihilfeintensitäten eingehalten werden. Laut Verordnung betragen die Beihilfeintensitäten für das in Frage stehende Vorhaben, das von einem Großunternehmen in einer Region im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) durchgeführt wird, 30 % für die spezifische Ausbildungsmaßnahme und 55 % für die allgemeine Ausbildungsmaßnahme.
- (45) Die Kommission stellt fest, dass die portugiesischen Behörden zwischen zwei Arten von Lehrgängen unterschieden haben: allgemeine Ausbildungslehrgänge und Lehrgänge mit einer allgemeinen und einer spezifischen Komponente.
- (46) Nach Würdigung der von den portugiesischen Behörden erteilten Auskünfte ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass die von diesen als Lehrgänge mit ausschließlich allgemeiner Ausrichtung angemeldeten Kurse (mit 183 040 Unterrichtsstunden) als allgemeine Ausbildung im Sinne der Verordnung anzusehen sind.

⁽⁹⁾ ABl. C 279 vom 15.9.1997.

- (47) Bei den Lehrgängen mit allgemeiner und spezifischer Komponente (70 059 bzw. 74 266 Unterrichtsstunden) kann die Kommission die von den portugiesischen Behörden vertretene Begriffsbestimmung einer allgemeinen Ausbildungsmaßnahme nicht akzeptieren. Diese hatten geltend gemacht, dass das Ziel der Ausbildungsmaßnahme zwar der Erwerb von direkt am derzeitigen Arbeitsplatz des Beschäftigten im Unternehmen verwendbaren Qualifikationen sei, in den Lehrgängen aber zugleich auch auf andere Unternehmen oder Arbeitsbereiche übertragbare Qualifikationen vermittelt würden. Dies reicht jedoch für eine Einstufung der Lehrgänge als allgemeine Ausbildungsmaßnahme nicht aus.
- (48) Die Kommission stellt erstens fest, dass die spezifische Ausbildung dazu beiträgt, die allgemeinen Qualifikationen der Arbeitnehmer zu verbessern. Demnach ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Ausbildungsmaßnahme, die vom Inhalt her in erster Linie unmittelbar am derzeitigen Arbeitsplatz der Beschäftigten im Unternehmen verwendbar ist, indirekt auch dazu beiträgt, die allgemeinen Kenntnisse, z. B. über Produktionsabläufe und über Fragen der Sicherheit und Qualität sowie der Teamarbeit, zu verbessern. Doch stellen diese Qualifikationen eine Ergänzung zum Hauptinhalt der Ausbildung dar, bei der Qualifikationen vermittelt werden, die nicht oder nur in begrenztem Umfang auf andere Unternehmen oder Arbeitsbereiche übertragbar sind.
- (49) Zweitens gelten nach Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung in Fällen, in denen die Beihilfe für eine Ausbildungsmaßnahme gewährt wird, die sowohl spezifische als auch allgemein verwertbare Qualifikationen vermittelt, und eine gesonderte Berechnung nach Ausbildungsbausteinen nicht möglich ist, sowie in Fällen, in denen sich nicht genau bestimmen lässt, ob es sich bei dem Vorhaben um eine spezifische oder eine allgemeine Ausbildungsmaßnahme handelt, die für Beihilfen für spezifische Ausbildungsmaßnahmen zulässigen Intensitäten.
- (50) Die Kommission schließt aus den übermittelten Angaben, dass die portugiesischen Behörden in den Lehrgängen, die zugleich als allgemeine und als spezifische Ausbildungsmaßnahme angemeldet wurden, allgemeine Komponenten ermittelt haben, denn sie bestimmen, inwieweit ein bestimmtes Kursmodul auch gewisse allgemeine Kompetenzen vermittelt. Doch könnte das Modul nur als spezifisch eingestuft werden, wenn keinerlei allgemeine Komponenten festgestellt würden.
- (51) Die Kommission ist der Auffassung, dass das bloße Vorhandensein einer allgemeinen Komponente in einem Modul nicht von vornherein die Möglichkeit ausschließt, dass darin überwiegend spezifische Kompetenzen vermittelt werden. Indem sie die spezifische Ausbildungsmaßnahme ausschließlich als „Nebenprodukt“ definieren, stufen die portugiesischen Behörden Module, in denen Qualifikationen vermittelt werden, die nur begrenzt auf andere Unternehmen oder Arbeitsbereiche übertragbar und vom Inhalt her in erster Linie unmittelbar am aktuellen Arbeitsplatz der Beschäftigten verwendbar sind, als allgemeine Ausbildungsmaßnahmen ein.
- (52) Die Kommission vertritt daher den Standpunkt, dass die Kriterien, die die portugiesischen Behörden zur Abgrenzung zwischen allgemeiner und spezifischer Ausbildung vorschlagen, keine Unterscheidung der einzelnen Ausbildungskomponenten im Sinne der Verordnung zulassen. Da der Inhalt der Lehrgänge, die laut Anmeldung der portugiesischen Behörden allgemeine und spezifische Ausbildungsmaßnahmen zugleich darstellen, in erster Linie unmittelbar am gegenwärtigen Arbeitsplatz der Beschäftigten verwendbar ist und nicht oder nur in begrenztem Umfang auf andere Unternehmen oder Arbeitsbereiche übertragbare Qualifikationen vermittelt werden, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass diese Lehrgänge nicht für Ausbildungsbeihilfen für die allgemeine Ausbildung in Frage kommen.
- (53) Auf der Grundlage der von den portugiesischen Behörden am 24. Mai 2002 übermittelten Angaben hat die Kommission folgende beihilfefähigen Ausbildungskosten errechnet (Beträge in EUR):

(Beträge in EUR)

Art der Ausgaben	Allgemeine Ausbildung	Spezifische Ausbildung	Gesamtkosten
Teilnahmekosten (einschließlich Reise-spesen)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Ausgaben für Lehrkräfte	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Anderes Personal	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Vorbereitungsarbeiten	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Verwaltungsausgaben	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Anmietung und Abschreibung des Unterrichtsmaterials	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Monitoring und Evaluierung	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Externe Ausbildung	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Insgesamt	3 760 103,82	3 031 108,19	6 791 212,01

(54) Die zulässige Beihilfeintensität für die allgemeine Ausbildungsmaßnahme entspricht 55 % der förderfähigen Kosten, beläuft sich also für diese Maßnahme auf 2 068 057 EUR. Die zulässige Beihilfeintensität für die spezifische Ausbildungsmaßnahme entspricht 30 % der förderfähigen Kosten, beläuft sich also für diese Maßnahme auf 909 332 EUR.

b) Regionale Investitionsbeihilfen

(55) Nach dem Gemeinschaftsrahmen für Beihilfen in der Kfz-Industrie muss die Kommission darauf achten, dass die gewährten Beihilfen notwendig und zugleich der Schwere der Probleme, die sie beheben sollen, angemessen sind. Auf die Einhaltung dieser beiden Kriterien — Notwendigkeit und Angemessenheit — ist bei der Genehmigung staatlicher Beihilfen im Kfz-Sektor zu achten.

(56) Nach Punkt 3.2 Buchstabe a) dieses Gemeinschaftsrahmens muss der Beihilfeempfänger, um die Notwendigkeit einer Regionalbeihilfe zu beweisen, wenn nämlich kein anderer neuer oder bereits vorhandener Standort im Rahmen der Gruppe die fragliche Investition aufnehmen könnte, sein Projekt im einzig möglichen Werk, das seinem Gesuch stattgibt, auch ohne Beihilfe durchführen. Folglich kann für ein Projekt, das nicht standortungebunden ist, keine Regionalbeihilfe genehmigt werden.

(57) Unterstützt durch einen externen Sachverständigen aus der Automobilindustrie hat die Kommission die von Portugal übermittelten Unterlagen und Angaben geprüft um festzustellen, ob es sich um ein standortungebundenes Projekt handelt.

(58) Aus den internen Unterlagen von GM geht hervor, dass die Geschäftsleitung des Konzerns im April/Mai 1997 die Möglichkeit einer Schließung des Werks von Azambuja im Jahre 2001 erwogen hatte (Auslaufen des alten Combo-Modells). In der Betriebsstätte von Gleiwitz könnten durch eine Anpassung der vorhandenen Anlagen und die Einführung einer dritten Schicht Kapazitäten für die jährlich geplanten 55 000 Fahrzeuge freigesetzt werden (das Werk von Gleiwitz wurde von Oktober 1996 bis August 1998 errichtet).

(59) Im Juni 1997 prüfte die GM-Gruppe die Möglichkeit, das Werk von Azambuja nicht zu schließen, sondern in eine neue Lackiererei und die Fertigung des neuen Combo-Modells ab 2001 zu investieren. Aus internen Unterlagen von GM geht hervor, dass die staatliche Beihilfe als maßgebend für die Sicherung der Investition in Azambuja angesehen wurde. Im Sommer 1997 begannen die Verhandlungen mit den portugiesischen Behörden über das neue Investitionsvorhaben.

(60) Im Oktober 1997 genehmigte die GM-Gruppe den Plan für eine neue Lackiererei. Zu diesem Zeitpunkt war klar, dass das Vorhaben öffentliche Unterstützung seitens der

portugiesischen Stellen erhalten würde. Unter den von diesen Behörden übermittelten Unterlagen befindet sich ein Schreiben des Wirtschaftsministers an Opel Portugal vom Dezember 1997, in dem das Interesse der portugiesischen Regierung an einer Unterstützung für das Investitionsvorhaben bestätigt wird.

(61) Die Investitionen in die Lackiererei liefen im August 1998 an; die Verhandlungen über die staatliche Förderung wurden im Oktober 1999/Februar 2000 abgeschlossen, der Vertragsabschluss folgte im Juni 2000.

(62) Die Kommission zieht aus diesen Angaben den Schluss, dass Gleiwitz für das betreffende Vorhaben tatsächlich als Alternative in Erwägung gezogen wurde.

(63) Regionalbeihilfen für die Modernisierung und die Rationalisierung, die sich im Allgemeinen als standortungebunden erweisen, sind in der Kfz-Industrie nicht zulässig. Für eine Erweiterung oder Umstellung, die eine radikale Veränderung der vorhandenen Produktionsstrukturen bedeutet, können Regionalbeihilfen jedoch in Anspruch genommen werden.

(64) Während ihres Besuchs im Werk Azambuja am 26. November 2001 prüfte die Kommission mit Hilfe eines externen Sachverständigen aus der Automobilindustrie, ob das fragliche Investitionsvorhaben in Verbindung mit der vollständigen Erneuerung eines Modells eine grundlegende Erneuerung der vorhandenen Betriebsstätte bedeutete. Die Lackiererei ist vollkommen neu, und der Umfang der Veränderung an den Montagelinien und an der Karosserie geht deutlich über das hinaus, was bei der Anpassung an die Fertigung eines neuen Modells normal wäre. So ist beispielsweise bei dem neuen Modell die Fertigung jetzt wesentlich stärker automatisiert, und die Zahl der Automaten viermal höher. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass das fragliche Vorhaben eine Umstellung im Sinne des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie darstellt.

(65) Die Kommission kommt deshalb zu dem Schluss, dass das Projekt standortungebunden ist und somit in den Genuss einer Regionalbeihilfe kommen kann, da diese notwendig ist, um das Fördergebiet für Investitionen attraktiver zu machen.

(66) Bezüglich der förderfähigen Kosten stellt die Kommission fest, dass diese — wie von den portugiesischen Behörden mitgeteilt — in Preisen von 1998 (Abzinsungssatz 6,42 %) 108 701 829 EUR betragen.

(67) Laut Punkt 3.2 Buchstabe c) des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie hat die Kommission darauf zu achten, dass die geplanten Beihilfen der Lösung der regionalen Probleme, die sie beheben sollen, angemessen sind. Hierfür wird die Methode der Kosten-Nutzen-Analyse angewandt.

- (68) Diese Analyse vergleicht für die standortungebundenen Projektteile die Kosten, die der Kapitalgeber übernehmen muss, um sein Investitionsprojekt in dem betreffenden Gebiet durchzuführen, mit den Kosten, die er für ein gleiches Investitionsprojekt an einem Alternativstandort zu übernehmen hätte. So können die besonderen Nachteile des betreffenden Fördergebietes bestimmt werden. Die Kommission begrenzt die Regionalbeihilfegewährung entsprechend den aus der Investition in die Vergleichsanlage resultierenden regionalen Nachteilen.
- (69) Gemäß Punkt 3.2 Buchstabe c) des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie werden die Nachteile des Betriebs in Azambuja gegenüber Gleiwitz im Rahmen der KNA über einen Zeitraum von drei Jahren beurteilt, da es sich bei dem betreffenden Vorhaben um ein Erweiterungsprojekt und nicht um einen Neubau an einem neuen Standort handelt. Ausgehend von Anhang I Punkt 3.3 des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie umfasst die KNA den Zeitraum 2001-2003, d. h. drei Jahre ab Anlauf der Produktion.
- (70) In der von den portugiesischen Behörden mit Schreiben vom 28. Januar 2002 übermittelten KNA wird ein Kostennachteil des Standorts Azambuja von netto 40 449 401 EUR gegenüber dem Standort Gleiwitz angeführt, woraus sich eine Intensität des Standortnachteils von 37,21 % ergibt.
- (71) Mit Hilfe des externen Sachverständigen aus der Automobilindustrie hat die Kommission die notifizierte Kosten-Nutzen-Analyse geprüft um festzustellen, inwieweit die geplante Regionalbeihilfe der Lösung der Probleme, die sie beheben soll, angemessen ist. Unter Berücksichtigung der von Portugal nach Einleitung des Verfahrens erteilten zusätzlichen Auskünfte wurde die Kosten-Nutzen-Analyse bei einigen Teilen geändert.
- (72) Hinsichtlich der zusätzlichen Investitionen, die für die alte Lackiererei von Azambuja notwendig würden, sollte das Vorhaben in Gleiwitz durchgeführt werden, hält die Kommission den Betrag von 2 882 331,52 EUR für akzeptabel. [...] (*).
- (73) Die Kommission kann sich jedoch nicht der Auffassung der portugiesischen Behörden anschließen, in der KNA solle nur die Hälfte dieses Betrages berücksichtigt werden, da 50 % der Investition über staatliche Beihilfen finanziert werden würden. Nach der ständigen Praxis der Kommission werden eventuelle Zuschüsse nicht in die Berechnung des Standortnachteils im Rahmen der KNA einbezogen. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass in der KNA eine zusätzliche Investition von 2 882 331,52 EUR als Zusatzkosten für den Alternativstandort (Gleiwitz) zu berücksichtigen wäre.
- (74) Hinsichtlich des Geländes, auf dem sich das Werk Azambuja befindet, hat die Kommission die von den portugiesischen Behörden nach Einleitung des Verfahrens übermittelten zusätzlichen Angaben geprüft. Diese umfassten auch Erläuterungen des Beraters, der den neben dem Werk liegenden Standort, der formal Eigentum der Ford Lusitania war, einer Bewertung unterzogen hatte. Dieser erklärt, dass die im Gutachten enthaltene Schätzung des Geländerestwerts nur hypothetischen Charakter hatte und lediglich dem Zweck diene zu zeigen, dass es nicht rentabel wäre, das bestehende Gebäude abzureißen und den Standort für eine spätere Bebauung in Parzellen zu unterteilen.
- (75) Der Berater führt weiter aus, dass er das zweite im Gutachten enthaltene Szenario, bei dem von einer Veräußerung des Geländes an einen Käufer, der die vorhandenen Anlagen nicht nutzen würde, zu Marktbedingungen ausgegangen wird, für geeigneter hält, um den Marktwert des Grundstücks zu schätzen. In ihrem Schreiben vom 24. Mai 2002 teilen die portugiesischen Behörden mit, dass die geschätzten Verkaufserlöse auf diesem zweiten Szenario basieren. Nach dem Vorsichtsprinzip haben die portugiesischen Behörden die in der Studie genannten Werte für die KNA um 30 % pro Quadratmeter vermindert.
- (76) Ausgehend von den neuen Angaben hält die Kommission die Schätzung eines Nettoerlöses von 8 083 469 EUR im Jahre 2002 für den Verkauf des Geländes, auf dem das Werk seinen Standort hat, für akzeptabel, da die Berechnung nach marktwirtschaftlichen Kriterien und im Einklang mit dem Vorsichtsprinzip vorgenommen wurde.
- (77) Im Gegensatz dazu kann die Kommission die in der Studie vom 18. April 2002 enthaltene Schätzung vom September 2001 nicht akzeptieren. Opel Portugal lag das Ergebnis dieser Studie eindeutig nicht vor, als die Entscheidung zur Ansiedlung des Vorhabens in Azambuja getroffen wurde. Die Kommission muss bei ihrer Würdigung so weit wie möglich alle sachdienlichen Informationen berücksichtigen, über die Opel Portugal zum Zeitpunkt der Standortentscheidung verfügte. Spätere Ereignisse, die eine Änderung des Grundstückspreises zur Folge hatten, sind für die Würdigung des vorliegenden Falles dagegen ohne Belang.
- (78) Hinsichtlich möglicher Auswirkungen von Umweltschäden auf den Grundstückswert teilen die portugiesischen Behörden mit, dass es bei einem Verkauf der Fläche nicht notwendig wäre, dort eine Umweltsanierung vorzunehmen. Das Werk verfüge über moderne, umweltgerechte Anlagen, darunter (seit 1993) zwei Abwasserbehandlungsanlagen. In einem von den portugiesischen Behörden vorgelegten unabhängigen Bericht vom Dezember 2001 heißt es, die Belastung der früher für die Abfallentsorgung genutzten Fläche liege weit unter „niederländischen Standards“. Ausgehend von diesen Angaben kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Sanierungskosten für das Gelände im Falle eines Verkaufs nicht von Belang wären.
- (79) Die in der Analyse vorgenommenen Änderungen haben ein anderes Kosten-Nutzen-Verhältnis zur Folge als ursprünglich notifiziert. Die geänderte KNA zeigt für Azambuja einen Kostennachteil von netto

37 567 069 EUR bezogen auf das Basisjahr 1998 (gegenüber dem ursprünglich angemeldeten Betrag von 40 449 401 EUR). Daraus ergibt sich eine Intensität des Standortnachteils dieses Vorhabens von 34,56 % (gegenüber den ursprünglich angemeldeten 37,21 %).

- (80) Abschließend hat die Kommission die Frage des Beihilfezu- bzw. -abschlags (des so genannten „top-up“) untersucht, die in einer Anpassung der Beihilfeintensität besteht, die als ergänzender Anreiz für Investitionen in die betreffende Region verstanden wird. Aus den übermittelten Unterlagen geht hervor, dass die Kapazitäten von GM Europe im Zeitraum 1998-2003 zurückgehen werden. GM Europe führt zurzeit eine Umstrukturierung durch (das Programm „Olympia“), die einen europaweiten Kapazitätsabbau nach sich zieht. Die aus der KNA resultierende Intensität des Standortnachteils müsste folglich um 2 Prozentpunkte erhöht werden (geringfügige Auswirkungen auf den Wettbewerb für ein Investitionsvorhaben in einer Region nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c)), woraus sich ein Endverhältnis von 36,56 % ergibt.

VI. SCHLUSSFOLGERUNGEN

- (81) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Ausbildungsbeihilfen für das in Frage stehende Projekt mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind, da sie den Betrag von 2 977 389 EUR nicht übersteigen. Von diesem Betrag entsprechen 2 068 057 EUR einer Beihilfeintensität von 55 % der 3 760 104 EUR förderfähige Kosten für die allgemeine Ausbildungsmaßnahme und 909 332 EUR einer Beihilfeintensität von 30 % der 3 031 108 EUR förderfähige Kosten für die spezifische Ausbildungsmaßnahme.
- (82) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Regionalbeihilfen, die Portugal zugunsten von Opel Portugal gewähren will, die notwendigen Kriterien erfüllen, nach denen sie als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a) EG-Vertrag angesehen werden können. Die Beihilfeintensität des Vorhabens (32,5 % Bruttosubventionsäquivalent) ist niedriger als der sich aus der Kosten-Nutzen-Analyse ergebende Nachteil bzw. „top-up“ (36,56 %) und die zulässige Obergrenze für Regionalbeihilfen.
- (83) Alle weiteren zusätzlichen staatlichen Beihilfen zugunsten des in Frage stehenden Investitionsvorhabens sind mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die Portugal zugunsten von Opel Portugal Comércio e Indústria de Veículos für das Vorhaben in Verbindung mit der Fertigung des Kombifahrzeugs Corsa Combo gewähren will, ist nach Artikel 87 EG-Vertrag in folgenden Punkten mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar:

- in Bezug auf eine Ausbildungsbeihilfe in Höhe von 2 977 389 EUR. Von diesem Betrag entsprechen 2 068 057 EUR einer Beihilfeintensität von 55 % der 3 760 104 EUR förderfähige Kosten für eine allgemeine Ausbildungsmaßnahme und 909 332 EUR einer Beihilfeintensität von 30 % der 3 031 108 EUR förderfähige Kosten für eine spezifische Ausbildungsmaßnahme;
- in Bezug auf die Regionalbeihilfe für einen Betrag von 35 297 017 EUR Bruttosubventionsäquivalent, bezogen auf das Basisjahr 1998 bei einem Abzinsungssatz von 6,42 % (38 333 000 EUR Bruttosubventionsäquivalent nominal). Dieser Betrag entspricht einer Beihilfeintensität von 32,5 % der förderfähigen Investitionen von bereinigt 108 701 829 EUR (124 299 613 EUR nominal).

Artikel 2

Mit Ausnahme der in Artikel 1 genannten Beihilfe sind alle staatlichen Ausbildungsbeihilfen, die Portugal zugunsten von Opel Portugal Comércio e Indústria de Veículos für das Vorhaben in Verbindung mit der Fertigung des Modells Opel Corsa Combo gewähren will, nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 3

Portugal teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die ergriffen wurden, um der Entscheidung nachzukommen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Portugiesische Republik gerichtet.

Brüssel, den 16. Oktober 2002

Für die Kommission

Mario MONTI

Mitglied der Kommission