

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

7ης Μαΐου 2002

σχετικά με την κρατική ενίσχυση την οποία σχεδιάζει να εφαρμόσει η Ισπανία υπέρ της Ford España SA

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2002) 1803]

(Το κείμενο στην ισπανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2002/899/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα ⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με επιστολή της 15ης Δεκεμβρίου 2000, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 18 Δεκεμβρίου 2000, η Ισπανία κοινοποίησε στην Επιτροπή σχέδιο χορήγησης περιφερειακής ενίσχυσης στη Ford España SA. Η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες στις 7 Φεβρουαρίου 2001. Στις 14 Φεβρουαρίου, οι ισπανικές αρχές ζήτησαν παράταση της ορισθείσας προθεσμίας υποβολής της απάντησης και εν συνεχεία υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες στις 2 Απριλίου 2001.
- (2) Με επιστολή της 6ης Ιουνίου 2001, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ισπανία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ έναντι της ενίσχυσης αυτής, δεδομένου ότι υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με το συμβιβασμό της ενίσχυσης με την κοινή αγορά.
- (3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* ⁽²⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση.
- (4) Η Επιτροπή δεν έλαβε σχετικές παρατηρήσεις εκ μέρους των ενδιαφερομένων.
- (5) Στις 24 και 26 Οκτωβρίου 2001 πραγματοποιήθηκε επίσκεψη υπαλλήλων της Επιτροπής στις εγκαταστάσεις Almusafes (Valencia) και Bridgend (Ηνωμένο Βασίλειο) και

στις 12 Νοεμβρίου ζητήθηκαν συμπληρωματικές πληροφορίες. Οι ισπανικές αρχές ζήτησαν, στις 19 Νοεμβρίου, παράταση της ορισθείσας προθεσμίας υποβολής απάντησης, και υπέβαλαν τις συμπληρωματικές πληροφορίες στις 14 Ιανουαρίου 2002.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΥΣΗΣ

Το σχέδιο I4

- (6) Η προβλεπόμενη ενίσχυση χορηγήθηκε στη Ford España SA (στο εξής «Ford»), θυγατρική του ομίλου αυτοκινήτων Ford Motor Company Inc. Το κοινοποιηθέν σχέδιο αφορά την παραγωγή ενός κινητήρα με την ονομασία I4, ο οποίος δεν έχει παραχθεί ποτέ άλλοτε στην Ευρώπη. Ο κινητήρας I4 είναι 4κύλινδρος, 16βάλβιδος κινητήρας σε παραλλαγές 1,8, 2,0 και 2,3 λίτρων. Σε μεταγενέστερο στάδιο θα αναπτυχθεί κινητήρας 2,5 λίτρων και ένας ντιζελοκινητήρας. Μεταξύ άλλων, τα μοντέλα Focus και το νέο Mondeo θα χρησιμοποιούν τον εν λόγω κινητήρα από το 2003 και εξής.
- (7) Σύμφωνα με τα σχέδια της επιχείρησης, η παραγωγή του κινητήρα I4 στο Almusafes θα αντικαταστήσει την παραγωγή των κινητήρων HCS και Zetec, που είναι μικρότεροι από αυτόν. Ο πρώτος θα αρχίσει να εξαφανίζεται προοδευτικά λόγω της απόσυρσής του, ενώ η παραγωγή του δευτέρου θα περιοριστεί στο εργοστάσιο του ομίλου στο Bridgend (Ηνωμένο Βασίλειο).
- (8) Η παραγωγική ικανότητα θα ανέρχεται σε 700 000 κινητήρες I4 ετησίως, με μείωση της συνολικής παραγωγικής ικανότητας στη μονάδα Almusafes κατά 330 000 τεμάχια ετησίως από το 2000 έως το 2004. Ανάλογη μείωση θα πρέπει να επέλθει και σε επίπεδο ομίλου, κατόπιν της αύξησης της παραγωγικής ικανότητας στη μονάδα του Bridgend (HB) και της μείωσης της ικανότητας στη μονάδα της Κολωνίας (Γερμανία). Το 79 % των κινητήρων που παράγονται στο Almusafes θα εξαγονται σε μονάδες του ομίλου Ford στη Γερμανία και τη Σουηδία.
- (9) Το επενδυτικό σχέδιο καλύπτει μία τριετία, από τον Αύγουστο του 2000 έως τον Αύγουστο του 2003.
- (10) Οι ισπανικές αρχές υποστηρίζουν ότι οι τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται στην υπάρχουσα μονάδα δεν επιτρέπουν την παραγωγή του κινητήρα I4 και για το λόγο αυτόν

⁽¹⁾ ΕΕ C 219 της 4.8.2001, σ. 14.

⁽²⁾ Βλέπε την υποσημείωση στο τέλος της σελίδας 1.

επιβάλλεται η αποσυναρμολόγηση των υφιστάμενων γραμμών παραγωγής, η ριζική τροποποίηση των γραμμών παραγωγής εξαρτημάτων και ο μετασχηματισμός της κατασκευαστικής μονάδας.

Νομική βάση: ποσό της επένδυσης και της ενίσχυσης

- (11) Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση, η οποία λαμβάνει τη μορφή άμεσης επενδυτικής ενίσχυσης, χορηγείται σύμφωνα με το σύστημα που προβλέπει το βασιλικό διάταγμα 2489/1996, της 5ης Δεκεμβρίου ⁽³⁾ ⁽⁴⁾, με το οποίο τροποποιείται το βασιλικό διάταγμα 883/1989, της 14ης Ιουνίου, περί οριοθέτησης της ζώνης προώθησης της οικονομίας της Κοινότητας της Valencia ⁽⁵⁾ που εγκρίθηκε κατ' εφαρμογή του νόμου 50/1985, της 27ης Δεκεμβρίου ⁽⁶⁾ και του βασιλικού διατάγματος 1535/1987, της 11ης Δεκεμβρίου ⁽⁷⁾, μέσω του οποίου εγκρίνεται ο κανονισμός ανάπτυξης.
- (12) Η Ford προτίθεται να επενδύσει ποσό ύψους 334 460 000 ευρώ, εκ των οποίων 297 990 000 ευρώ θεωρούν οι ισπανικές αρχές ότι αποτελούν επιλέξιμη επένδυση (πραγματική αξία 277 320 000 ευρώ, λαμβάνοντας ως έτος βάσης το 2000 και με δείκτη αναπροσαρμογής 5,7 %). Η προταθείσα ενίσχυση ανέρχεται, σε πραγματική αξία, σε ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης 15 740 000 ευρώ.

III. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

- (13) Στις 13 Ιουλίου 2001 οι ισπανικές αρχές απέστειλαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας, ενώ στις 14 Ιανουαρίου 2002 υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες. Η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις εν λόγω παρατηρήσεις.
- (14) Στις παρατηρήσεις τους, οι ισπανικές αρχές επαναλαμβάνουν ότι το σχέδιο χαρακτηρίζεται από ευελιξία και ότι η Ford εξέτασε σοβαρά την εναλλακτική τοποθεσία Bridgend. Στην επιστολή τους της 14ης Ιανουαρίου 2002, οι ισπανικές αρχές επισυνάπτουν περαιτέρω έγγραφα προς επίρρωση του ισχυρισμού τους.
- (15) Δεύτερον, στις παρατηρήσεις τους της 13ης Ιουλίου 2001, οι ισπανικές αρχές επαναλαμβάνουν ότι το σχέδιο πρέπει να θεωρηθεί σχέδιο μετατροπής και καλούν την Επιτροπή να επισκεφθεί τη μονάδα Almusafes για να διαπιστώσει τον εξελισσόμενο μετασχηματισμό των γραμμών παραγωγής.
- (16) Τρίτον, οι ισπανικές αρχές υποστηρίζουν ότι το ποσό που μπορεί να χορηγηθεί ως ενίσχυση ανέρχεται σε 297 990 000 ευρώ (49 582 εκατομμύρια ισπανικές πεσέτες) σε ονομαστική αξία. Στην επιστολή του της 14ης Ιανουαρίου 2002, οι ισπανικές αρχές αναφέρουν αναλυτικά τα μηχανήματα και τα ποσά της επένδυσης.

- (17) Τέταρτον, οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι για την αξιολόγηση της υπόθεσης δεν είναι απαραίτητη η ανάλυση κόστους ωφέλειας, δεδομένου ότι η ένταση της ενίσχυσης είναι χαμηλότερη από το 20 % του ανώτατου περιφερειακού ορίου. Πρόκειται για το κατώφλιο κάτω από το οποίο δεν απαιτείται ανάλυση βάσει του πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις προς την αυτοκινητοβιομηχανία ⁽⁸⁾ (στο εξής «το πλαίσιο»), δεδομένου ότι οι περιφερειακοί χάρτες 2000-2006 παρουσιάζουν χαμηλότερα όρια από εκείνα της περιόδου 1994-1999.

- (18) Οι ισπανικές αρχές υποστηρίζουν ότι παρότι με τους νέους χάρτες το ανώτατο όριο περιφερειακής ενίσχυσης για την περιοχή της Valencia αυξήθηκε από 30 έως 37 %, τα συνολικά ανώτατα όρια στην Ισπανία μειώθηκαν και επομένως δεν απαιτείται ανάλυση κόστους/ωφέλειας εάν η ένταση της ενίσχυσης που χορηγείται για το σχέδιο είναι χαμηλότερη από το 20 % του ανώτατου περιφερειακού ορίου.

- (19) Επίσης, οι ισπανικές αρχές υποστηρίζουν ότι η ανάλυση που υποβλήθηκε στην Επιτροπή δεν είχε σκοπό να επαληθεύσει την αναλογικότητα της ενίσχυσης, αλλά απλώς και μόνο να ενισχύσει το επιχείρημα ότι θεωρείτο πραγματικά οικονομικά βιώσιμη εναλλακτική λύση για το σχέδιο.

- (20) Πέμπτον, οι ισπανικές αρχές έδωσαν διευκρινίσεις σχετικά με τις αμφιβολίες που διατύπωσε η Επιτροπή όσον αφορά την ανάλυση κόστους/ωφέλειας που είχε επισυναφεί στην κοινοποίηση.

- (21) Όσον αφορά το κόστος εξοπλισμού και μηχανημάτων, οι ισπανικές αρχές υποστηρίζουν ότι η μεγάλη υφιστάμενη απόσταση μεταξύ του Almusafes και των προμηθευτών αναφέρθηκε στην κοινοποίηση απλώς ως μειονέκτημα ήσσονος σημασίας και ότι οι οικονομικές της επιπτώσεις δεν θα είναι σημαντικές. Όσον αφορά τη σημαντική απαξίωση της μονάδας Almusafes, είναι και ο λόγος για τον οποίο επιβάλλεται η μετατροπή των υφιστάμενων γραμμών. Οι πιο σύγχρονες γραμμές του Bridgend θα απαιτούσαν λιγότερο ριζική παρέμβαση και επομένως χαμηλότερο κόστος μετατροπής. Στην επιστολή τους της 14ης Ιανουαρίου 2002, οι ισπανικές αρχές αναφέρουν αναλυτικά τις επενδυτικές δαπάνες αυτοματοποίησης στο Almusafes και το Bridgend.

- (22) Όσον αφορά τις μεταφορικές δαπάνες, οι ισπανικές αρχές διαβίβασαν συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τον υπολογισμό των δαπανών αποστολής των ολοκληρωμένων κινητήρων στα εργοστάσια συναρμολόγησης, περιλαμβανομένων των αρχικών δεδομένων της Ford που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό των δαπανών που παρουσιάζονται στην ανάλυση κόστους/ωφέλειας.

⁽³⁾ EK L 21 της 24.1.1997, σ. 2405.

⁽⁴⁾ Υπόθεση N 463/94, που εγκρίθηκε από την Επιτροπή με επιστολή της 7ης Σεπτεμβρίου 1995 (EE C 25 της 31.1.1996, σ. 3).

⁽⁵⁾ EK L 171 της 19.7.1989, σ. 22874.

⁽⁶⁾ EK L 3 της 3.1.1986, σ. 790.

⁽⁷⁾ EK L 299 της 15.12.1987, σ. 36729.

⁽⁸⁾ EE C 279 της 15.9.1997, σ. 1 (παράταση της ισχύος στην EE C 368 της 22.12.2001, σ. 10).

- (23) Όσον αφορά τις δαπάνες μείωσης προσωπικού, οι ισπανικές αρχές υποστηρίζουν ότι εάν το σχέδιο δεν πραγματοποιούνταν στο Almusafes, η ισπανική μονάδα [...](*). Εντούτοις, κατά τη μελέτη των εναλλακτικών τοποθεσιών, η επιχείρηση δεν εξέτασε τις δαπάνες που συνδέονται με τις απολύσεις προσωπικού.
- (24) Όσον αφορά τις ισοτιμίες που χρησιμοποιούνται στην ανάλυση, οι ισπανικές αρχές διευκρινίζουν ότι πρόκειται για εκείνες που χρησιμοποιεί η Ford για τις εσωτερικές της μελέτες. Η μέθοδος αυτή θεωρείται θεμιτή δεδομένου ότι η ανάλυση δεν υποβλήθηκε για να αποδείξει την αναλογικότητα της προτεινόμενης ενίσχυσης, αλλά για να καταδείξει την οικονομική βιωσιμότητα της εναλλακτικής τοποθεσίας.
- (25) Όσον αφορά το είδος προεξοφλητικού επιτοκίου αναφοράς, οι ισπανικές αρχές υπέβαλαν ανάλυση κόστους ωφέλειας, στην οποία τα αριθμητικά στοιχεία αναπροσαρμόζονται με προεξοφλητικό επιτόκιο 5,7 %.
- (26) Όσον αφορά την παραγωγική ικανότητα του ομίλου Ford κατά την περίοδο 2000-2005, οι ισπανικές αρχές διαβίβασαν πληροφορίες σχετικά με κινητήρες καθώς και με αυτοκίνητα, περιλαμβάνοντας και τα εμπορικά σήματα Premier Automotive Group και Volvo.
- (29) Η εξεταζόμενη ενίσχυση έχει αποδέκτη τη Ford, μία επιχείρηση που κατασκευάζει και συναρμολογεί αυτοκίνητα. Επομένως η επιχείρηση ανήκει στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας κατά την έννοια του σχετικού πλαισίου.
- (30) Το πλαίσιο ορίζει ότι οι ενισχύσεις τις οποίες σχεδιάζουν να εφαρμόσουν οι κρατικές αρχές για ένα μεμονωμένο σχέδιο δυνάμει εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων υπέρ μιας επιχείρησης του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας, πρέπει, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, να κοινοποιούνται εκ των προτέρων εφόσον υπάρχει υπέρβαση του ενός από τα δύο ακόλουθα κατώφλια: 1) συνολικό κόστος του σχεδίου ίσο με 50 εκατομμύρια ευρώ· 2) συνολικό ακαθάριστο ποσό των κρατικών ενισχύσεων και των ενισχύσεων που προέρχονται από κοινοτικά όργανα ίσο με 5 εκατομμύρια ευρώ. Τόσο το συνολικό κόστος όσο και το ποσό της ενίσχυσης ξεπερνούν τα κατώφλια κοινοποίησης. Κοινοποιώντας την προβλεπόμενη ενίσχυση υπέρ της Ford, οι ισπανικές αρχές τήρησαν τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.
- (31) Βάσει του πλαισίου, η Επιτροπή πρέπει να μεριμνά ώστε η χορηγούμενη ενίσχυση να είναι απαραίτητη για την πραγματοποίηση του σχεδίου, καθώς και ανάλογη με τη σοβαρότητα των προβλημάτων που προτιθέται να επιλύσει. Για να εγκρίνει η Επιτροπή μια κρατική ενίσχυση στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, πρέπει να πληρούνται και οι δύο προϋποθέσεις, ήτοι αναγκαιότητα και αναλογικότητα.

IV. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (27) Το μέτρο που κοινοποίησε η Ισπανία υπέρ της Ford συνιστά κρατική ενίσχυση δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, δεδομένου ότι χρηματοδοτήθηκε από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων. Επίσης, η ενίσχυση, η οποία αντιπροσωπεύει σημαντικό ποσοστό της χρηματοδότησης του σχεδίου, μπορεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στην Κοινότητα, παρέχοντας στη Ford πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της που δεν λαμβάνουν ενίσχυση. Τέλος, το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των κινητήρων που κατασκευάζονται στο Almusafes εξάγονται σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες και εγκαθίστανται σε οχήματα που πωλούνται σε ολόκληρη την Ευρώπη, φανερώνει ότι υφίσταται αξιόλογο εμπόριο αυτοκινήτων μεταξύ των κρατών μελών.
- (28) Στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης απαριθμούνται ορισμένα είδη ενισχύσεων που συμβιβάζονται με τη συνθήκη. Λαμβάνοντας υπόψη τη φύση και το σκοπό της ενίσχυσης, καθώς και τη γεωγραφική κατάσταση της επιχείρησης, τα στοιχεία α), β) και γ) δεν είναι εφαρμοστέα στο παρόν σχέδιο. Το άρθρο 87 παράγραφος 3 αναφέρει άλλες μορφές ενισχύσεων που μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το σχέδιο τοποθετείται στην περιοχή της Valencia, που μπορεί να θεωρηθεί επιλέξιμη για τις ενισχύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α), με ανώτατο περιφερειακό όριο 37 % του καθαρού ισοδυνάμου επιχορήγησης για τις μεγάλες επιχειρήσεις.
- (32) Σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο α) του πλαισίου, για να αποδείξει την αναγκαιότητα μιας κρατικής ενίσχυσης, η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να καταδείξει σαφώς ότι κατέχει οικονομικά βιώσιμη εναλλακτική δυνατότητα για την εγκατάσταση του σχεδίου τους. Πράγματι, αν καμία άλλη βιομηχανική μονάδα του ομίλου, νέα ή προϋπάρχουσα, δεν μπορεί να υποδεχθεί τη συγκεκριμένη επένδυση, η επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να πραγματοποιήσει το σχέδιό της στη μοναδική διαθέσιμη εγκατάσταση, ακόμη και ελλείψει ενίσχυσης. Κατά συνέπεια, καμία περιφερειακή ενίσχυση δεν μπορεί να εγκριθεί για σχέδιο που δεν εμφανίζει γεωγραφική ευελιξία.
- (33) Η Επιτροπή, επικουρούμενη από εξωτερικό εμπειρογνώμονα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας, εξέτασε τα έγγραφα που της διαβίβασε η Ισπανία προκειμένου να αποφασίσει εάν το σχέδιο παρουσιάζει ευελιξία. Τα συνημμένα στην επιστολή της 14ης Ιανουαρίου 2002 έγγραφα αποδεικνύουν ότι το 1998 η Ford πραγματοποίησε μελέτη με σκοπό να επιλέξει τοποθεσία παραγωγής του κινητήρα 14 στην Ευρώπη. Η μελέτη περιλαμβάνει συγκριτική ανάλυση των εγκαταστάσεων της Κολωνίας, του Bridgend και του Almusafes. Τα έγγραφα που χρονολογούνται από τον Ιούνιο του 1999 φανερώνουν ότι η Valencia και το Bridgend ήταν οι πιο πρόσφορες περιοχές για την πραγματοποίηση του σχεδίου και ότι η τελική επιλογή έπρεπε να γίνει μεταξύ των δύο αυτών τοποθεσιών. Κατά την επίσκεψη στο εργοστάσιο Bridgend στις 26 Οκτωβρίου 2001, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η εγκατάσταση έχει την τεχνική ικανό-

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

τητα να υποδεχθεί το σχέδιο. Τα επίσημα δελτία τύπου δείχνουν ότι η απόφαση παραγωγής των κινητήρων στη Valencia ανακοινώθηκε στις 12 Νοεμβρίου 1999.

- (34) Στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας δεν εγκρίνονται οι περιφερειακές ενισχύσεις που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό και στον εξορθολογισμό και που εν γένει δεν παρουσιάζουν ευελιξία. Ωστόσο, μια μετατροπή που συνεπάγεται ριζική μεταβολή των δομών παραγωγής στην υπάρχουσα τοποθεσία μπορεί να κριθεί επιλέξιμη για ανάλογη ενίσχυση. Κατά την επίσκεψή τους στην εγκατάσταση Almusafes, στις 24 Οκτωβρίου 2001, οι υπάλληλοι της Επιτροπής διαπίστωσαν την αξιοσημείωτη επένδυση που πραγματοποιείται σε μηχανήματα απαραίτητα για την τροποποίηση της παραγωγής χάριν του κινητήρα I4 που είναι εντελώς διαφορετικός από το μοντέλο Zetec που παράγεται στο ίδιο εργοστάσιο. Για την επένδυση χρειάστηκε η πλήρης διακοπή της παραγωγής που παλαιού κινητήρα Zetec, η αποσυναρμολόγηση των γραμμών και η εισαγωγή εντελώς νέων ή λίαν τροποποιηθέντων μηχανημάτων.
- (35) Βάσει των στοιχείων αυτών, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι το σχέδιο αποτελεί μετατροπή και παρουσιάζει κινητικό χαρακτήρα και συνεπώς μπορεί να θεωρηθεί επιλέξιμο για τη χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης, δεδομένου ότι η ενίσχυση είναι απαραίτητη για να προσελκύσει την επένδυση στην ενισχυόμενη περιοχή.
- (36) Όσον αφορά τις επιλέξιμες δαπάνες, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι δαπάνες που θεωρούνται επιλέξιμες από τις ισπανικές αρχές ανέρχονται σε 297 990 000 ευρώ σε ονομαστική αξία. Οι κοινοποιηθείσες επιλέξιμες δαπάνες περιλαμβάνουν ποσό [...] ευρώ για επένδυση σε μηχανήματα, μέρος της οποίας [...] πραγματοποιείται σε ενισχυόμενες ισπανικές περιοχές. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, σύμφωνα με το πλαίσιο, η επιλεξιμότητα της ενίσχυσης καθορίζεται από το περιφερειακό σύστημα που εφαρμόζεται στην εκάστοτε ενισχυόμενη περιοχή. Επίσης, οι δαπάνες για μηχανήματα δεν μπορούν να θεωρηθούν επιλέξιμες για την ενίσχυση εάν πραγματοποιούνται σε μη ενισχυόμενες περιοχές.
- (37) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το εγκριθέν σύστημα ⁽⁹⁾, το οποίο παρέχει τη νομική βάση για το μέτρο, εγκρίνει την ενίσχυση σχεδίων στο μέτρο που πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζονται στους ισπανικούς περιφερειακούς χάρτες, τόσο σε σχέση με τις περιοχές όσο και σε σχέση με τα ανώτατα όρια. Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η επένδυση την οποία σχεδιάζει να θέσει σε εφαρμογή η Ford εκτός της Ισπανίας δεν μπορεί να θεωρηθεί επιλέξιμη επένδυση σύμφωνα με το πλαίσιο. Ως εκ τούτου, μόνο το ποσό των [...] ευρώ μπορεί να θεωρηθεί επιλέξιμη δαπάνη για επένδυση σε μηχανήματα. Οι συνολικές επιλέξιμες δαπάνες για το σχέδιο ανέρχονται σε 234 620 000 ευρώ σε ονομαστικούς όρους και η πραγματική τους αξία ανέρχεται σε 217 439 000 ευρώ.
- (38) Σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο γ) του πλαισίου, η Επιτροπή πρέπει να μεριμνά έτσι ώστε η προγραμματιζόμενη ενίσχυση να είναι ανάλογη με τα περιφερειακά προβλήματα στην επίλυση των οποίων αποσκοπεί. Προς τούτο η Επι-

τροπή ζητεί ανάλυση κόστους/ωφέλειας, εκτός εάν η ένταση της ενίσχυσης είναι πολύ μικρή. Το κριτήριο αυτό δικαιολογείται διότι ένα κινητικό σχέδιο το οποίο εγκαθίσταται σε ενισχυόμενη περιοχή έχει πάντοτε τα μειονεκτήματά του.

- (39) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ισπανικές αρχές θεωρούν ότι 20 % είναι το όριο έντασης ενίσχυσης κάτω από το οποίο δεν απαιτείται ανάλυση κόστους/ ωφέλειας στην παρούσα υπόθεση διότι με τους χάρτες 2000-2006 μειώθηκαν τα συνολικά ανώτατα περιφερειακά όρια στην Ισπανία. Ωστόσο, η Επιτροπή σημειώνει ότι το πλαίσιο αναφέρεται στο ανώτατο περιφερειακό όριο της περιοχής στην οποία πραγματοποιείται η επένδυση και όχι σε ένα εθνικό μέσο όρο διαφόρων περιφερειακών ορίων. Το ανώτατο περιφερειακό όριο για την περιοχή της Valencia είναι υψηλότερο βάσει των νέων περιφερειακών χαρτών (37 %) σε σχέση με το παρελθόν (30 %). Στις περιπτώσεις αυτές, σύμφωνα με το πλαίσιο, το όριο κάτω από το οποίο δεν απαιτείται ανάλυση κόστους/ ωφέλειας καθορίζεται σε ένταση ενίσχυσης 10 %.
- (40) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι, δεδομένου ότι η ανάλυση κόστους/ωφέλειας η οποία της υποβλήθηκε δεν είχε κατ' αρχήν σκοπό να εξακριβώσει την αναλογικότητα της ενίσχυσης, η επιτρεπόμενη μέγιστη ένταση για την επένδυση της περιοχής της Valencia ανέρχεται στο 10 % του περιφερειακού ορίου του 37 %, ήτοι, σε καθαρό ισοδύναμο επιχορήγησης 3,7 %, το οποίο αντιστοιχεί σε ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης ίσο με 5,11 %.
- (41) Η Επιτροπή, επικουρούμενη από εξωτερικό εμπειρογνώμονα, εξέτασε αναλυτικά τα στοιχεία της ανάλυσης κόστους/ωφέλειας τα οποία υπέβαλαν οι ισπανικές αρχές για να εξακριβώσει εάν αποδεικνύεται η αναλογικότητα της ενίσχυσης σύμφωνα με τους κανόνες που θεσπίζει το πλαίσιο.
- (42) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η ανάλυση που υπέβαλαν οι ισπανικές αρχές αναφέρει καθαρό μειονέκτημα ύψους 29 900 000 ευρώ για το Almusafes σε σύγκριση με το Bridgend. Κατά συνέπεια, ο «δείκτης περιφερειακού μειονεκτήματος» του σχεδίου, ο οποίος περιλαμβάνεται στην ανάλυση κόστους/ ωφέλειας ανέρχεται σε 10,77 %.
- (43) Η Επιτροπή σημειώνει ότι στην ανάλυση κόστους/ωφέλειας οι ισπανικές αρχές χρησιμοποιούν προβλέψεις ισοτιμίας που αντιστοιχούν στους υπολογισμούς που χρησιμοποίησε η Ford ήτοι [...] GBP/ευρώ [...] ESP/GBP για το 2000· [...] GBP/ευρώ [...] ESP/GBP για το 2001· και [...] GBP/ευρώ [...] ESP/GBP για τα έτη 2002 έως 2005.
- (44) Ωστόσο η πρακτική της Επιτροπής κατά την αξιολόγηση της ανάλυσης κόστους/ωφέλειας είναι να χρησιμοποιεί, στο μέτρο του δυνατού, τους ιστορικούς δείκτες κατά τη στιγμή έκδοσης των αποφάσεων επιλογής της τοποθεσίας εγκατάστασης. Ο εφαρμοστέος δείκτης είναι εκείνος που ίσχυε τη στιγμή της κοινοποίησης μόνον εφόσον δεν μπορεί

⁽⁹⁾ Βλ. την αιτιολογική σκέψη 11.

να ελεγχθεί η στιγμή της απόφασης σχετικά με την τοποθεσία ή εάν τότε δεν είχε ακόμη ληφθεί καμία απόφαση. Η πρακτική της Επιτροπής διευκρινίστηκε στις ισπανικές αρχές μετά την κοινοποίηση του σχεδίου. Στην παρούσα περίπτωση, η στιγμή της απόφασης μπορεί να τοποθετηθεί το Νοέμβριο του 1999 και η ισοτιμία την εποχή εκείνη ήταν 0,637 GBP/ευρώ ⁽¹⁰⁾.

- (45) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι ισοτιμίες που χρησιμοποιούν οι ισπανικές αρχές συνεπάγονται ότι, τα έτη που μας απασχολούν, η αξία του ευρώ (και της πεσέτας) σε σχέση με τη στερλίνα είναι μεγαλύτερη από εκείνη που προκύπτει σύμφωνα με την πρακτική της Επιτροπής. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι οι ισοτιμίες που χρησιμοποιούν οι ισπανικές αρχές είναι, αντίστοιχα, κατά [...] και [...] μεγαλύτερες από τις ιστορικές αξίες που ίσχυαν κατά τα έτη 2000 και 2001 και ότι τα τελευταία έτη δεν πραγματοποιήθηκε η προβλεπόμενη μεγάλη υποτίμηση της στερλίνας.
- (46) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η χαμηλότερη εκτιμώμενη αξία που αποδόθηκε στη στερλίνα από τις ισπανικές αρχές έχει ως αποτέλεσμα να είναι χαμηλότερες οι δαπάνες της εναλλακτικής τοποθεσίας του Bridgend από εκείνες που προκύπτουν από την πρακτική της Επιτροπής. Η Επιτροπή υπολόγισε ότι, εφαρμόζοντας την ισοτιμία 0,637 GBP/ευρώ στις δαπάνες λειτουργίας, το περιφερειακό μειονέκτημα του Almusafes μειώνεται από το κοινοποιηθέν ποσό των 29 900 000 ευρώ σε 15 210 000 ευρώ (το 7 % του ακαθάριστου ισοδύναμου επιχορήγησης των επιλέξιμων δαπανών).
- (47) Όσον αφορά τις δαπάνες για εξοπλισμό και μηχανήματα, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον εξωτερικό εμπειρογνώμονα, διαπίστωσε ότι τα μηχανήματα του Almusafes είναι παλαιότερα και λιγότερο ευέλικτα από εκείνα του Bridgend. Η εγκατάσταση του Bridgend θα μπορούσε να έχει προσαρμοστεί στην παραγωγή του κινητήρα 14 με μικρότερη μετατροπή των υφιστάμενων γραμμών και, ως εκ τούτου, με χαμηλότερη επένδυση κεφαλαίου. Τα στοιχεία αυτά δεν αρκούν ωστόσο να δικαιολογήσουν τη συνολική διαφορά των επενδυτικών δαπανών μεταξύ των δύο εγκαταστάσεων η οποία ανέρχεται σε 17 %.
- (48) Κατ' αυτήν την έννοια, η Επιτροπή τονίζει ότι οι επενδυτικές δαπάνες στο Bridgend εμφανίζονται τεχνητά χαμηλές λόγω των εικασιών σχετικά με την ισοτιμία. Ο καταμερισμός της επένδυσης την οποία πραγματοποίησαν οι ισπανικές αρχές στις 14 Ιανουαρίου 2002 ξεκινά από τη βάση ενός ευρώ κατά 25 % ισχυρότερου από το δολάριο και κατά 18 % σε σχέση με τη στερλίνα, πράγμα που στην πραγματικότητα ίσχυε το Νοέμβριο του 1999. Συνεπεία αυτού μειώνονται όλες οι επενδυτικές δαπάνες που δεν πραγματοποιούνται σε ευρώ, πράγμα που θα συνέβαινε σε μεγαλύτερο βαθμό στην εναλλακτική τοποθεσία Bridgend. Εάν υποτεθεί ότι η χρησιμοποίηση της ορθής ισοτιμίας θα αύξανε τις δαπάνες για μηχανήματα και εξοπλισμό στο Bridgend μόνο κατά 7 %, το περιφερειακό μειονέκτημα θα μειωνόταν μέχρι ποσού 2 870 000 ευρώ (ή στο 1,04 % του ακαθάριστου ισοδύναμου επιχορήγησης των επιλέξιμων δαπανών).
- (49) Όσον αφορά τις μεταφορικές δαπάνες, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι αρχικοί εσωτερικοί υπολογισμοί που πραγματοποιήσε η Ford (η οποία χρησιμοποιεί το δολάριο ως νόμισμα αναφοράς) φανερώνουν ελαφρύ πλεονέκτημα (περίπου 2,5 % ανά κινητήρα) των μεταφορικών δαπανών στο Almusafes ανά μονάδα. Τούτο θα συνεπαγόταν πλεονέκτημα περίπου 370 000 ευρώ ετησίως, που δεν περιλαμβάνονται στην ανάλυση κόστους/ωφέλειας. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι το πλεονέκτημα για το Almusafes θα ήταν υψηλότερο εάν η ισοτιμία που χρησιμοποιείται στους υπολογισμούς ήταν εκείνη που ίσχυε κατά τη στιγμή έκδοσης της απόφασης για την πραγματοποίηση της επένδυσης.
- (50) Όσον αφορά τις δαπάνες για απολύσεις, η Επιτροπή δέχεται ότι ακόμη και χωρίς το σχέδιο 14, το πλεονάζον προσωπικό θα είχε περιοριστεί στη συνέχιση της παραγωγής του κινητήρα Zetec. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να αξιολογήσει τις συμπληρωματικές δαπάνες που απορρέουν από τις [...] δυνητικές απολύσεις που αναφέρονται στην επιστολή της 14ης Ιανουαρίου 2002, αφού οι ισπανικές αρχές είχαν διαβεβαιώσει ότι η Ford δεν τις έλαβε υπόψη κατά την εξέταση των εναλλακτικών τοποθεσιών. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι, εάν είχαν ληφθεί υπόψη οι δαπάνες αυτές, θα είχαν αυξηθεί οι δαπάνες εκτέλεσης του σχεδίου στο Bridgend και κατά συνέπεια θα είχε μειωθεί ακόμη περισσότερο το μειονέκτημα δαπανών στο Almusafes.
- (51) Τέλος, η Επιτροπή στην ανάλυσή της εξέτασε το ζήτημα της περιφερειακής προσαρμογής. Ανάλογη προσαρμογή εγκρίνεται υπό τον όρο ότι η επένδυση δεν αυξάνει τα υφιστάμενα προβλήματα παραγωγικής ικανότητας στην αυτοκινητοβιομηχανία. Οι ισπανικές αρχές διαβίβασαν έγγραφα που δείχνουν ότι η ικανότητα του ομίλου Ford στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης θα μειωθεί κατά την περίοδο 2000 έως 2005, και σε σχέση με τους κινητήρες και σε σχέση με τα οχήματα. Σύμφωνα με το πλαίσιο, το σχέδιο θα έχει ελάχιστες επιπτώσεις επί του ανταγωνισμού και η ένταση του μειονεκτήματος που απορρέει από την ανάλυση κόστους/ωφέλειας θα σημειώσει αύξηση τεσσάρων εκατοστίων μονάδων.
- (52) Βάσει των πληροφοριών που υποβλήθηκαν καθώς και προγενέστερων, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι τα στοιχεία της ανάλυσης κόστους/ωφέλειας που υπέβαλαν οι ισπανικές αρχές δεν αποδεικνύουν ότι το Almusafes θα υφίστατο περιφερειακό μειονέκτημα μεγαλύτερο του 5,11 % του ακαθάριστου ισοδύναμου επιχορήγησης των επιλέξιμων δαπανών, ακόμη και αν λαμβανόταν υπόψη ο θετικός παράγοντας περιφερειακής προσαρμογής τεσσάρων εκατοστίων μονάδων. Προς τούτου συνάγει ότι ένταση ενίσχυσης μεγαλύτερη από την ένταση για την οποία δεν απαιτείται ανάλυση κόστους/ωφέλειας σύμφωνα με το πλαίσιο δεν θα συμβιβαζόταν με την κοινή αγορά.
- (53) Η Επιτροπή υπολογίζει ότι η μέγιστη ενίσχυση που μπορεί να χορηγηθεί στη Ford για το εξεταζόμενο σχέδιο ανέρχεται σε ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης 5,11 % των συνο-

⁽¹⁰⁾ Πηγή: Eurostat.

λικών επιλέξιμων δαπανών ύψους 217 439 000 ευρώ σε τιμές του 2000 (δείκτης αναπροσαρμογής 5,7 %). Αυτό το μέγιστο ποσό ενίσχυσης ανέρχεται επομένως σε 11 111 146 ευρώ ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης σε τιμές 2000 (δείκτης αναπροσαρμογής 5,7 %).

217 439 000 ευρώ, με δείκτη αναπροσαρμογής 5,7 % (λαμβανομένου ως βάση του έτους 2000).

Συνεπώς, εγκρίνεται η εφαρμογή της ενίσχυσης, η οποία δεν θα υπερβαίνει το ποσό των 11 111 146 ευρώ, με δείκτη αναπροσαρμογής 5,7 % (λαμβανομένου ως βάση του έτους 2000).

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (54) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η ενίσχυση προς το εξεταζόμενο σχέδιο συμβιβάζεται με την κοινή αγορά στο μέτρο που δεν υπερβαίνει το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης 5,11 % της επιλέξιμης επένδυσης ύψους 217 439 000 ευρώ σε πραγματική αξία και λαμβανομένου ως βάση του έτους 2000, με δείκτη αναπροσαρμογής 5,7 %. Το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης που μπορεί να χορηγηθεί ισούται με 11 111 146 ευρώ σε τρέχουσα αξία.
- (55) Οποιαδήποτε άλλη συμπληρωματική ενίσχυση για τα εξεταζόμενα επενδυτικά σχέδια είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση την οποία σχεδιάζει να εφαρμόσει η Ισπανία υπέρ της Ford España SA για σχέδιο που αφορά την παραγωγή του νέου κινητήρα I4 συμβιβάζεται με την κοινή αγορά σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης, έως μέγιστη ένταση ακαθάριστου ισοδύναμου επιχορήγησης 5,11 % της επιλέξιμης δαπάνης, η οποία ανέρχεται σε

Άρθρο 2

Οποιαδήποτε άλλη κρατική ενίσχυση, την οποία σχεδιάζει να χορηγήσει η Ισπανία υπέρ της Ford España SA για το σχέδιο παραγωγής του νέου κινητήρα I4, πέραν της αναφερόμενης στο άρθρο 1, κρίνεται ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

Άρθρο 3

Η Ισπανία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα που έλαβε για την εφαρμογή της.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Ισπανίας.

Βρυξέλλες, 7 Μαΐου 2002.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής