

AIDES D'ÉTAT — ESPAGNE

Aide C 38/2002 (ex N 121/2001) — VW Navarra SA

Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE

(2002/C 161/04)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Par la lettre du 22 mai 2002 reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à l'Espagne sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE concernant l'aide susmentionnée.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur les aides à l'égard desquelles la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffes des aides d'État
B-1049 Bruxelles
Télécopieur (32-2) 296 12 42.

Ces observations seront communiquées à l'Espagne. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

RÉSUMÉ

Le 2 février 2001, les autorités espagnoles ont notifié, conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, un projet d'aide en faveur de «VW Navarra SA» destinée à une usine automobile située à Pampelune (Navarre). «VW Navarra SA» est une filiale espagnole du groupe automobile allemand «Volkswagen AG».

Le projet notifié concerne la production d'une nouvelle voiture, la VW 24X, qui remplacera le modèle actuel VW Polo. La voiture utilisera un nouveau plateau qui la positionnera dans le segment supérieur «A0». De même, elle sera également disponible en version équipée du nouveau moteur 1,2 litre 3-cylindres compatible avec les normes environnementales EURO IV.

Le nouveau modèle sera produit au rythme de 1 800 véhicules par jour. Sur ce total, 1 000 véhicules par jour seront construits à Pampelune (Navarre) et 300 voitures dans une usine Volkswagen de Bratislava (Slovaquie). Selon l'Espagne, les sites de Pampelune («alternative 1») et de Bratislava («alternative 2») ont été envisagés pour produire les 500 véhicules par jour restants, pour lesquels de nouvelles chaînes devaient être construites. Une étude menée par VW en février 2000 a montré que Bratislava constituait à cet égard un site plus intéressant que Pampelune. D'après la notification, la possibilité d'obtenir une aide d'État pour compenser en partie ces coûts plus élevés, ont amené VW à préférer Pampelune pour son projet de construction de 500 voitures par jour (projet «mobile»).

Le projet dans son ensemble a démarré en mai 2000 et sera achevé en décembre 2004. La production de la nouvelle Polo sur la première nouvelle chaîne (projet ne présentant pas de caractère de mobilité) devant construire 750 voitures par jour a commencé en juillet 2001. La Polo actuelle a été construite sur l'ancienne chaîne existante jusqu'en septembre 2001. Celle-ci a été ensuite démantelée, en vue de faire de la place pour la construction de la nouvelle seconde chaîne (destinée à produire 750 voitures par jour, dont 500 dans le cadre du projet mobile), qui a débuté à la fin de 2001.

VW Navarra SA envisage d'investir un montant nominal de 368,5 millions d'euros dans le projet mobile à Pampelune, qui comprendra un nouvel atelier d'emboutissage pour la construction des [...] (*) de la nouvelle voiture, une deuxième chaîne de construction de carrosserie, un nouvel atelier de peinture, et l'adaptation de la seconde chaîne de montage. L'aide envisagée s'élève, en valeur nominale, à 72,1 millions d'euros, soit une intensité d'aide égale à 18,45 %.

Pampelune (Navarre) a été reconnue comme région assistée par la Commission au sens de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, en application de la carte des aides régionales pour la période 2000 — 2006, avec un plafond régional fixé à 20 %.

D'après les autorités espagnoles, le projet présente un caractère de mobilité et le groupe Volkswagen a envisagé un autre site à Bratislava (SK) comme alternative viable.

(*) Secret d'affaires.

La Commission constate que l'Espagne a fourni une analyse coûts/bénéfices évaluant les coûts de l'implantation à Pampelune par rapport à ceux du site de comparaison indiqué.

VW Navarra SA est active dans le secteur automobile et l'aide qui lui est accordée doit donc être appréciée conformément à l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur automobile ⁽¹⁾.

D'après le point 3.2.a) de l'encadrement automobile, pour démontrer la nécessité d'une aide régionale, la société bénéficiaire de l'aide doit prouver de manière claire qu'elle possède une alternative économiquement viable pour l'implantation de son projet. En effet, si aucun autre site industriel, nouveau ou préexistant, n'était susceptible, au sein du groupe, d'accueillir l'investissement en question, l'entreprise serait contrainte de mettre en œuvre son projet dans l'unique usine d'accueil possible, même en l'absence d'aide.

L'Espagne a affirmé qu'une alternative économiquement réaliste à l'implantation à Pampelune consisterait à investir dans l'usine VW de Bratislava (SK). La Commission nourrit des doutes sur la mobilité du projet, essentiellement sur la question de savoir si le site alternatif a été considéré comme une alternative viable à Pampelune pour l'implantation de ce projet. En ce qui concerne la composition des coûts éligibles et la proportionnalité de l'aide, la Commission nourrit des doutes sur la prise en compte de certains coûts supérieurs à l'investissement mobile.

TEXTE DE LA LETTRE

- «1. Por la presente, la Comisión tiene el honor de comunicar a España que, tras haber examinado la información facilitada por sus autoridades sobre la ayuda arriba indicada, ha decidido incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE.

1. PROCEDIMIENTO

2. Por carta de 2 de febrero de 2001, registrada el 5 de febrero de 2001, las autoridades españolas notificaron un proyecto de concesión de ayudas regionales a Volkswagen Navarra SA (en adelante, «VW Navarra»). El 2 de abril de 2001, la Comisión solicitó mayor información. Tras pedir el 10 de abril y 29 de mayo de 2001 sendas prórrogas del plazo de respuesta, las autoridades españolas presentaron información adicional por carta de 31 de agosto de 2001, registrada por la Comisión el 3 de septiembre de 2001.
3. La Comisión planeó una visita *in situ* al emplazamiento elegido de Pamplona, y otra al emplazamiento alternativo de Bratislava. Se acordó la fecha del 8 de noviembre de 2001 para visitar el emplazamiento de Pamplona, y no se fijó ninguna fecha para la visita al de Bratislava. Por carta de 5 de noviembre, las autoridades españolas cancelaron la visita a la planta de Pamplona, posponiéndola a una fecha ulterior, lo cual incitó a la Comisión a formular sus preguntas por carta de 8 de noviembre de 2001, a la que España respondió el 11 de diciembre de 2001.

4. Mediante carta de 19 de diciembre de 2001, la Comisión volvió a solicitar una visita *in situ* a la planta de Pamplona, proponiendo diversas fechas a tal fin. Las autoridades españolas aceptaron la fecha del 31 de enero de 2002 por correo electrónico de 17 de enero de 2002. El 13 de febrero de 2002 se envió otra solicitud de información, a la que España respondió con carta de 20 de marzo de 2002, registrada el 22 de marzo de 2002.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La empresa y el proyecto

5. VW Navarra es una filial española del grupo automovilístico alemán Volkswagen AG. El proyecto notificado se refiere a la producción de un vehículo nuevo denominado VW 24X, que sustituirá el modelo existente VW Polo. El coche utilizará una plataforma nueva que lo situará en un segmento superior, el A0, y además estará disponible con el nuevo motor de 1,2 litros y tres cilindros, compatible con las normas ambientales UE IV. La producción del nuevo modelo se inició en julio de 2001.
6. La producción del nuevo modelo alcanzará los 1 800 coches/día. De este total, 1 000 coches/día se han destinado a la producción en Pamplona (Navarra) y 300 coches/día a una planta de Volkswagen en Bratislava (Eslovaquia). Los 500 coches/día restantes, para los que se tendrán que construir unas líneas nuevas, constituyen, según las autoridades españolas, el proyecto móvil, para el que se barajaron los emplazamientos alternativos de Pamplona («alternativa 1») y Bratislava («alternativa 2»). Un estudio realizado por VW en febrero de 2000 demostró que Bratislava era un emplazamiento más atractivo que Pamplona para el proyecto. Según la notificación, la posibilidad de obtener ayuda estatal para compensar parcialmente los costes más elevados llevó a VW a decidirse en favor de Pamplona para la localización de la producción móvil de 500 coches/día.

7. El proyecto global comenzó en mayo de 2000 y finalizará en diciembre de 2004. La producción en Pamplona del nuevo Polo en la primera línea de producción nueva (proyecto no móvil) para 750 coches/día se inició en julio de 2001. El modelo anterior del Polo dejó de producirse en la antigua línea en septiembre de 2001, fecha en que ésta se desmanteló a fin de hacer espacio para la construcción de la segunda línea nueva (para 750 coches/día, de los cuales 500 corresponden al proyecto móvil), que comenzó a finales de 2001.

Fundamento jurídico; importes de la inversión y de la ayuda

8. Con objeto de notificar la ayuda a la Comisión en el marco de un régimen autorizado, se esperó hasta la publicación el 13 de diciembre de 2000 del Decreto Foral 361/2000 «Nuevo régimen de ayudas a la inversión y el empleo» de 20 de noviembre de 2000, que es el fundamento jurídico para la autorización de la ayuda. Este régimen fue autorizado por la Comisión el 3 de mayo de 2000 (N 141/2000).

⁽¹⁾ JO C 279 du 15.9.1997, p. 1.

9. Según la notificación, la inversión total para el proyecto móvil en Pamplona alcanzará un valor nominal de 368,5 millones de euros, lo que equivale a un valor real de 335,3 millones de euros (año de base 2001, tipo de descuento del 6,33 %), y abarcará un nuevo taller de prensa para fabricar [...] (*) del coche nuevo, una segunda línea de producción de carrocerías, un nuevo taller de pintura y una segunda cadena de montaje.
10. La ayuda prevista tiene un valor nominal de 72,1 millones de euros de equivalente bruto de subvención y un valor real de 61,85 millones de euros. Por lo tanto, la intensidad de la ayuda ascenderá a un 18,45 % de equivalente bruto de subvención. Pamplona (Navarra) está situada en una región que puede acogerse a la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE y cuyo límite para las ayudas regionales es del 20 % de equivalente neto de subvención para el período 2000-2006.
11. No se ha concedido al proyecto ninguna otra ayuda o financiación comunitaria.
- ### 3. EVALUACIÓN DE LA AYUDA
12. Conforme al apartado 1 del artículo 6 del Reglamento del Consejo nº 659/1999, de 22 de marzo de 1999, la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal debe resumir las principales cuestiones de hecho y de derecho, incluir una valoración inicial de la Comisión en cuanto al carácter de ayuda de la medida propuesta y exponer las dudas sobre su compatibilidad con el mercado común.
13. La Comisión considera, en esta fase del procedimiento, que la medida constituye una ayuda estatal en el sentido del apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE. Dicha ayuda será financiada por el Estado o mediante fondos estatales; además, dado que representa una proporción significativa de la financiación del proyecto, es probable que falsee la competencia en la Comunidad, otorgando una ventaja a VW Navarra sobre otras empresas que no reciben ayuda. Por último, el mercado de los vehículos de motor se caracteriza por un gran volumen de intercambios comerciales entre Estados miembros. La medida constituye una aplicación concreta de un régimen autorizado, que, no obstante, debe ser notificada conforme al apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE, en aplicación de las normas de procedimiento en materia de ayudas estatales.
14. En el apartado 2 del artículo 87 del Tratado figuran ciertos tipos de ayudas que son compatibles con el Tratado CE. Teniendo en cuenta la naturaleza y el objeto de la ayuda, así como la situación geográfica de la empresa, las letras a), b) y c) no son aplicables al plan en cuestión. El apartado 3 del artículo 87 especifica otras formas de ayuda que pueden considerarse compatibles con el mercado común. La Comisión constata que el proyecto está situado en Pamplona, que puede optar a ayudas en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE, con un límite regional máximo del 20 % de equivalente neto de subvención.
15. La ayuda en cuestión está destinada a una empresa que se dedica a la fabricación y el montaje de automóviles. Por consiguiente, la empresa forma parte del sector de la industria del automóvil en el sentido de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor (en adelante, «las Directrices sobre vehículos de motor») (?).
16. En las Directrices sobre vehículos de motor se establece que las ayudas que los poderes públicos prevean conceder a un proyecto individual en virtud de un régimen de ayuda autorizado, en beneficio de una empresa que ejerza su actividad en el sector de los vehículos de motor, deben notificarse antes de su concesión con arreglo al apartado 3 del artículo 93 del Tratado, siempre que se supere por lo menos uno de los dos umbrales siguientes: i) un coste total del proyecto igual a 50 millones de euros, ii) un importe bruto total de las ayudas estatales o de las ayudas procedentes de instrumentos comunitarios para el proyecto igual a 5 millones de euros.
17. Tanto el coste total del proyecto como el importe de la ayuda rebasaban el umbral de notificación. Por consiguiente, al notificar el proyecto de ayuda en favor de VW Navarra, España ha cumplido con las exigencias de las Directrices sobre vehículos de motor y del apartado 3 del artículo 88 del Tratado.
18. Con arreglo a las Directrices sobre vehículos de motor, la Comisión tiene que velar por que las ayudas concedidas sean a la vez necesarias para la realización del proyecto y proporcionales a la importancia de los problemas que se pretende resolver. El respeto de estos dos criterios de necesidad y proporcionalidad es imprescindible para que la Comisión autorice la concesión de una ayuda de Estado en el sector de los vehículos de motor.
19. Según el punto 3.2.a) de las Directrices sobre vehículos de motor, para probar la necesidad de una ayuda regional, la empresa beneficiaria debe demostrar con toda claridad que cuenta con una alternativa económicamente viable para la implantación de su proyecto. En efecto, si ningún emplazamiento industrial del grupo, nuevo o ya existente, pudiera acoger la inversión de que se trate, la empresa se vería obligada a llevar a cabo su proyecto en la única instalación disponible, incluso si no mediara ayuda alguna. Por consiguiente, no puede autorizarse ninguna ayuda regional para un proyecto que no sea móvil desde el punto de vista geográfico.
20. Para evaluar la movilidad del proyecto, la Comisión solicita toda las pruebas documentales disponibles que puedan demostrar la existencia de una alternativa geográfica viable al proyecto. En particular, se han de presentar, en lo posible, estudios sobre el emplazamiento definitivo de la planta, así como una justificación del alcance de la parte móvil del proyecto.
21. En esta fase del procedimiento, la Comisión duda de que Bratislava se haya considerado una alternativa viable a Pamplona para el proyecto en cuestión.

(*) Secreto comercial.

(?) DO C 279 de 15.9.1997 y DO C 368 de 22.12.2001, p. 10.

22. En primer lugar, no se ha presentado un estudio completo de localización que llevara a la elección de Pamplona. La Comisión constata que, de los documentos internos facilitados hasta ahora, se desprende que el grupo VW sopesó, entre enero de 1997 y noviembre de 2000, la viabilidad técnica y la inversión necesaria para la producción del nuevo Polo en Pamplona y Bratislava. Sin embargo, este hecho en sí no puede demostrar que Bratislava se barajara activamente como emplazamiento alternativo para la producción de 500 coches/día que se considera móvil. De hecho, Bratislava se eligió desde el principio para una parte de la producción del nuevo Polo (el proyecto «no móvil»), por lo que en cualquier caso era necesario realizar un estudio de su viabilidad técnica.
23. En segundo lugar, la Comisión tiene dudas en lo relativo al calendario de la decisión de localizar el proyecto en Pamplona. España ha declarado que la decisión final sobre el proyecto móvil en Pamplona se tomó en noviembre del año 2000. Esto implicaría que hasta esa fecha se barajó la alternativa de Bratislava. Sin embargo, los informes de prensa parecen apuntar a que, en septiembre de 1999, VW eligió el emplazamiento de Bratislava para otro proyecto (producción del modelo [. . .]). Tras estudiar los planos de la planta de Bratislava proporcionados por las autoridades españolas, la Comisión duda de que tanto el proyecto del Polo como el del [. . .] pudiesen realizarse en el mismo emplazamiento. Si los dos proyectos no pueden ubicarse en el mismo emplazamiento, la Comisión duda de que Bratislava se considerara hasta noviembre 2000 una alternativa efectiva a Pamplona para el proyecto considerado. En este contexto, la Comisión recuerda a España que hasta el momento no ha sido posible realizar una visita *in situ* a la planta de Bratislava.
24. Las ayudas regionales destinadas a la modernización y racionalización, que en general no son móviles, no están autorizadas en el sector de los vehículos de motor. Sin embargo, una ampliación o transformación que dé lugar a un cambio radical de las estructuras de producción en el emplazamiento antiguo puede ser objeto de ayudas regionales. Durante la visita *in situ* a la planta de Pamplona, la Comisión, con ayuda de un experto externo en automoción, pudo recopilar elementos a partir de los cuales cabe concluir, en esta fase del procedimiento y sin perjuicio de otros posibles elementos, que el proyecto de inversión en cuestión se refiere a la transformación de una instalación existente realizada con ocasión de la renovación completa de un modelo. El taller de prensa y el taller de pintura son completamente nuevos, y el alcance de los cambios en las líneas de carrocería y montaje (las antiguas se desmantelaron completamente), junto con la incorporación de una segunda línea de producción de carrocerías y de una segunda cadena de montaje, apuntan a que el proyecto constituye una reforma radical del emplazamiento existente. Por consiguiente, la Comisión considera, en esta fase del procedimiento, que el proyecto en cuestión puede considerarse una transformación.
25. Según el punto 3.2.c) de las Directrices sobre vehículos de motor, la Comisión ha de velar por que la ayuda prevista sea proporcional a los problemas regionales a cuya resolución debe contribuir. A tal fin, se utiliza el método del análisis coste/beneficio (en adelante, «ACB»).
26. El ACB compara, por lo que respecta a los elementos móviles, los costes que deberá sufragar el inversor para llevar a cabo su proyecto en el emplazamiento elegido con los que le generaría un proyecto idéntico en una localización alternativa. La comparación permite determinar las desventajas específicas de la región asistida de que se trate. La Comisión autoriza las ayudas regionales hasta el límite de las desventajas regionales derivadas de la inversión en el lugar objeto de la comparación.
27. La Comisión señala que las autoridades españolas han proporcionado un ACB que compara los emplazamientos de Pamplona (España) y Bratislava (Eslovaquia). Con arreglo al punto 3.2.c) de las Directrices sobre vehículos de motor, la evaluación de las desventajas operativas en el marco del ACB ha de abarcar un período de tres años puesto que el proyecto en cuestión se refiere a una transformación y no a una implantación en zonas nuevas (*greenfield*). El ACB presentado abarca el período 2001-2004, o sea, tres años desde el comienzo de la producción, en consonancia con el punto 3.3 del anexo I de las Directrices sobre vehículos de motor.
28. En la presente fase, la Comisión también alberga dudas en lo relativo a la intensidad de la ayuda del proyecto, en particular por lo que se refiere a los costes subvencionables.
29. En primer lugar, la Comisión duda de que se haya considerado «móvil» alguna de las inversiones en «utillaje de proveedores».
30. En segundo lugar, por lo que se refiere a la inversión en el taller de pintura de la «primera fase» (instalación de pretratamiento) de Pamplona conforme a la alternativa 1 (es decir, 1 500 coches/día en Pamplona y 300 coches/día en Bratislava), la Comisión duda de que el coste global vinculado a su construcción pueda tenerse en cuenta en el ACB. La nueva instalación de pretratamiento se utilizará para la totalidad de los 1 500 coches/día fabricados en Pamplona (incluida la producción de 1 000 coches/día que no es móvil). Las Directrices sobre vehículos de motor establecen, sin embargo, que sólo pueden considerarse costes subvencionables los aspectos móviles de un proyecto. Por ello, la Comisión duda de que los costes correspondientes a los «1 000 coches/día no móviles» puedan considerarse costes subvencionables del taller de pintura de pretratamiento. En consecuencia, la Comisión duda de que la inversión de [. . .] millón de euros en la instalación de pretratamiento pueda tenerse en cuenta en su integridad a la hora de establecer la base de los «costes subvencionables».
31. La Comisión ha evaluado la información contenida en el ACB. Diversas cuestiones relativas a aspectos pertinentes del ACB se aclararon tras la notificación del proyecto. Se trata, entre otras, de las siguientes: la inversión en Bratislava en un nuevo taller de prensa por un coste de [. . .] millones de euros en lugar de los 55 millones de euros inicialmente calculados, la evolución salarial en Eslovaquia y la actualización del flujo de inversiones en el ACB.

32. El ACB actualizado que las autoridades españolas remitieron por carta de 20 de marzo de 2002 compara los costes y beneficios de la localización en Pamplona con los del emplazamiento alternativo de Bratislava (Eslovaquia). El ACB arroja una desventaja neta de costes de 61 millones de euros para el emplazamiento en Pamplona en comparación con el de Bratislava. Por lo tanto, la «desventaja regional» del proyecto que se desprende del ACB sería del 18,20 %.
33. La Comisión ha evaluado la información contenida en el ACB presentado y concluye que necesita mayores explicaciones para poder adoptar una decisión final. En esta fase del procedimiento, la Comisión alberga dudas en lo relativo a los costes vinculados a la inversión en los nuevos talleres de prensa y pintura de Pamplona, así como sobre los costes declarados en concepto de despidos.
34. En primer lugar, la Comisión duda de que, para el cálculo de la desventaja, se pueda tomar en consideración toda la inversión en el nuevo taller de pintura de la «primera fase» (instalación de pretratamiento). Conforme a las Directrices sobre vehículos de motor, el ACB compara los costes de diversas alternativas en lo referente a la vertiente móvil. La Comisión observa que España considera móvil el coste de la construcción de una instalación de pretratamiento completamente nueva para 1 500 coches/día ([...] millones de euros) y, por lo tanto, lo incluye en el ACB de la alternativa 1. Esto da lugar a la determinación de una desventaja muy grande para este concepto, mientras que en la alternativa 2 (inversión móvil en Bratislava) sólo se prevé una mejora de las instalaciones existentes por un coste [...] millones de euros para los 1 000 coches/día producidos en Pamplona.
35. La Comisión duda, sin embargo, de que la inversión para la producción no móvil de 1 000 coches/día pueda considerarse parte del proyecto móvil y los costes correspondientes se puedan tener en cuenta para el cálculo de la desventaja regional. Por ello, duda también de que la comparación expuesta en el ACB se refiera a proyectos idénticos (en la alternativa 1, VW Navarra dispondrá de un taller de pintura flamante para la producción no móvil de 1 000 coches/día, mientras que no ocurre lo mismo en la alternativa 2). En esta fase del procedimiento, la Comisión considera que la inversión móvil, que se ha de tener en cuenta en el ACB, debería consistir en la diferencia en términos de inversión entre el coste para una nueva instalación de pretratamiento para 1 500 coches/día y el coste correspondiente para la producción no móvil de 1 000 coches/día.
36. En segundo lugar, por lo que se refiere a los costes en concepto de despidos, la Comisión observa que, según la información facilitada, la elección de Pamplona para la localización del proyecto garantizará el mantenimiento de [...] puestos de trabajo que se habrían perdido de haberse elegido el emplazamiento alternativo. Las autoridades españolas han incorporado en el ACB un coste adicional de 6 000 euros por trabajador, lo que arrojaría un total de [...] millones de euros para los [...] trabajadores.

La Comisión duda de que estas cifras sobre los costes en concepto de despidos recogidas en el ACB reflejen la práctica habitual en el caso de grandes reducciones de plantilla. La Comisión constata que la empresa cuenta en Pamplona con un plan de despidos en marcha, que es independiente del proyecto móvil.

37. Por último, la Comisión se plantea en su análisis la cuestión de un ajuste (*top-up*) que tenga en cuenta la ampliación o reducción de la capacidad de producción del vehículo en cuestión durante el período de inversión. Se autoriza un aumento del índice de desventaja regional en el ACB a condición de que la inversión no agrave los problemas de capacidad del sector automovilístico. A la inversa, se reduce el índice de desventaja regional resultante del ACB si la propuesta de ayuda puede agravar el problema de exceso de capacidad del sector. La documentación proporcionada muestra que la capacidad de producción de automóviles de VW se mantendrá prácticamente constante en el período 2000-2004. Con todo, la Comisión ha de verificar si las cifras notificadas en lo relativo a la capacidad resultan plausibles.

4. DECISIÓN

38. Habida cuenta de las consideraciones expuestas, la Comisión, en el marco del procedimiento del apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE, requiere a España para que, en un plazo de un mes a partir de la recepción de la presente, le facilite todos los documentos, información y datos necesarios para evaluar la compatibilidad de la ayuda.
39. En particular, deberá facilitarse información detallada en lo relativo a lo siguiente:
- la inversión en «utillaje de proveedores» (incluido el tipo de inversión, la localización, el nombre del proveedor y el importe de las inversiones respectivas),
 - el importe y la composición exactos de los costes subvencionables relativos a la inversión en el taller de pintura de la «primera fase» (instalación de pretratamiento) en Pamplona conforme a la alternativa 1,
 - las inversiones que habrían sido necesarias en Pamplona en la alternativa 2 para construir un nuevo taller de pintura de pretratamiento para 1 000 coches/día,
 - el plan de despidos de Pamplona.
40. La Comisión insta a sus autoridades para que transmitan inmediatamente una copia de la presente carta al beneficiario potencial de la ayuda.
41. La Comisión desea recordar a España el efecto suspensivo del apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE y llama su atención sobre el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, que prevé que toda ayuda concedida ilegalmente podrá recuperarse de su beneficiario.»