

II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 11 juni 2003

inzake de steun die Spanje aan Volkswagen Navarra SA heeft verleend

(kennisgeving geschied onder nummer C(2003) 1745)

(Slechts de tekst in de Spaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2004/244/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig bovengenoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken ⁽¹⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

I. PROCEDURE

(1) Bij brief van 2 februari 2001 deden de Spaanse autoriteiten aanmelding van hun voornemen regionale steun te verlenen aan Volkswagen Navarra SA (hierna „VW Navarra”). De Commissie verzocht op 2 april 2001 om verdere gegevens. Na op 10 april en 29 mei om verlenging van de termijn voor de verzending van het antwoord te hebben verzocht, zonden de Spaanse autoriteiten bij brief van 31 augustus 2001 aanvullende gegevens.

(2) De Commissie verzocht bezoeken ter plaatse te mogen brengen aan de fabriek te Arazuri (bij Pamplona, Navarra) en de alternatieve vestiging te Bratislava. De Spaanse autoriteiten stelden voor het bezoek aan de fabriek te Bratislava geen datum voor. Een bezoek aan de fabriek te Arazuri, dat voor 8 november 2001 was afgesproken, werd door de Spaanse autoriteiten bij brief van 5 november afgezegd. De Commissie richtte bij brief van 8 november 2001 nieuwe vragen aan Spanje, die Spanje op 11 december 2001 beantwoordde.

(3) Bij brief van 19 december 2001 verzocht de Commissie opnieuw om een bezoek ter plaatse te kunnen brengen aan de fabriek te Arazuri en de Spaanse autoriteiten stemden per e-mail van 17 januari in met de datum 31 januari 2002. Na het bezoek werd op 13 februari 2002 nog een verzoek om informatie gezonden, dat Spanje op 20 maart beantwoordde.

(4) Bij brief van 22 mei 2002 besloot de Commissie de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden, te weten een formele onderzoekprocedure, aangezien zij twijfels had over de verenigbaarheid van de steun met de gemeenschappelijke markt. Spanje maakte zijn opmerkingen op 26 juni 2002.

(5) Het besluit tot inleiding van de procedure werd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* ⁽²⁾ bekendgemaakt, en hierin werd de belanghebbenden verzocht hun opmerkingen over de steun te maken. De Commissie ontving geen opmerkingen van belanghebbenden.

(6) Een bezoek aan de fabriek te Bratislava vond op 11 oktober 2002 plaats, waarna de Commissie op 22 oktober een nieuw verzoek om inlichtingen aan Spanje richtte. Na op 13 december om verlenging van de antwoordtermijn te hebben verzocht, verstrekten de Spaanse autoriteiten bij brief van 20 december 2002 aanvullende inlichtingen. Op 13 maart vroeg de Commissie om verdere gegevens, die door Spanje bij brief van 31 maart werden verschaft.

⁽¹⁾ PB C 161 van 5.7.2002, blz. 9.

⁽²⁾ Zie voetnoot 1.

II. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE STEUN

- (7) VW Navarra is een dochteronderneming van het Duitse automobielconcern Volkswagen AG (hierna „de VW-groep” genoemd). Het aangemelde steunvoornemen betreft de laatste generatie van het VW Polo-model met de codenaam „VW 24X”. Het project ging in mei 2000 van start en zal in december 2004 worden voltooid. De investeringen omvatten een nieuwe perserij voor de productie van zijpanelen, dak en spatborden voor de nieuwe auto, een tweede carrosserieproductielijn, een nieuwe lakstraat en een tweede montagelijn.
- (8) Volgens het aangemelde steunvoornemen zullen van het nieuwe model 1 800 auto's per dag worden geproduceerd, waarvan 1 000 in beginsel in Arazuri (Navarra) zouden moeten worden gebouwd en 300 in een Volkswagenfabriek in Bratislava (Slowakije). De resterende 500 auto's, waarvoor nieuwe productielijnen zouden moeten worden gebouwd, zijn volgens Spanje een mobiel project, waarvoor de alternatieve locaties Arazuri en Bratislava zijn overwogen. Uit een studie die VW in februari 2000 heeft verricht, bleek dat Bratislava een aantrekkelijker locatie was dan Arazuri. Volgens de aanmelding heeft de mogelijkheid om staatssteun te krijgen ter gedeeltelijke compensatie van de hogere kosten VW ertoe gebracht om voor Arazuri te kiezen als locatie voor de productie van deze 500 auto's/dag. De toewijzing van het project aan Arazuri geeft de Spaanse fabriek de mogelijkheid na de verandering van het model zijn constante capaciteit van 1 500 auto's/dag in stand te houden.
- (9) De productie van de nieuwe Polo in Arazuri op de eerste nieuwe („niet-mobiele”) productielijn met een capaciteit van 750 auto's/dag ging in juli 2001 van start. De huidige Polo werd tot september 2001 geproduceerd op de oude productielijn, die vervolgens werd ontmanteld om plaats te maken voor de bouw van de nieuwe, tweede productielijn voor 750 auto's/dag (waarvan 500 onderdeel waren van het mobiele project); de productie is eind 2001 van start gegaan.

Rechtsgrondslag; bedrag van de investering en van de steun

- (10) De aangemelde steun wordt verleend overeenkomstig de goedgekeurde steunregelingen die zijn vastgelegd in Decreto Foral nr. 361/2000 van 20 november 2000 betreffende de „nieuwe regeling inzake investerings- en werkgelegenheidssteun” ⁽³⁾.
- (11) Volgens de aanmelding zal de totale investering voor het mobiele project in Arazuri 368,5 miljoen EUR in nominale waarde bedragen, ofwel 335,3 miljoen EUR in huidige waarde (basisjaar 2001, disconteringspercentage 6,33 %).

- (12) De voorgenomen steun bedraagt 72,2 miljoen EUR bruto subsidie-equivalent in nominale waarde, met een reële waarde van 61,85 miljoen EUR. De steunintensiteit zou derhalve 18,45 % bruto subsidie-equivalent bedragen. Arazuri ligt in een regio die valt onder artikel 87, lid 3, onder c), met een regionaal steunplafond van 20 % netto subsidie-equivalent voor de periode 2000-2006.
- (13) Er is geen andere communautaire steun of financiering aan het project toegewezen.

III. REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN DE PROCEDURE

- (14) In haar besluit van 22 mei 2002 om de procedure in te leiden ⁽⁴⁾ uitte de Commissie twijfels over de noodzaak en de evenredigheid van de voorgestelde steun. Om deze twijfels weg te nemen verzocht de Commissie om aanvullende verduidelijkingen en documenten en vroeg zij een bezoek te kunnen brengen aan de fabriek in Bratislava.
- (15) Ten aanzien van de noodzaak van de steun betwijfelde de Commissie dat Bratislava voor het project als levensvatbaar alternatief voor Arazuri was overwogen. Ten eerste kwam de Commissie tot de bevinding dat met de verschaft gegevens niet werd aangetoond dat Bratislava actief als alternatieve locatie voor de 500 auto's/dag was overwogen. Ten tweede betwijfelde zij dat deze 500 auto's aan Bratislava hadden kunnen zijn toegewezen in de periode onmiddellijk vóór november 2000 (toen de VW-groep officieel Arazuri voor het project koos) aangezien Bratislava al in september 1999 door VW was gekozen voor een ander project (productie van het terreinwagenmodel „Tuareg”).
- (16) Ten aanzien van de evenredigheid van de steun uitte de Commissie twijfels over: a) de vraag of de investering in „werktuigen voor toeleveranciers” als mobiel was beschouwd; b) de vraag of het totaal van [...] ^(*) EUR aan investering in de voorbehandelingsinstallatie in Arazuri, die door Spanje als mobiel werd beschouwd, in aanmerking kon worden genomen om de basis van de „subsidiabele kosten” en de regionale handicap vast te stellen en c) de vraag of de ontslagkosten in Arazuri naar behoren in de kosten-batenanalyse waren opgenomen.
- (17) Ten slotte wees de Commissie op de noodzaak de aangemelde cijfers betreffende capaciteit te verifiëren om de gevolgen van het project voor de capaciteitsproblemen waar de automobielindustrie mee te kampen heeft te evalueren.

⁽³⁾ De ontwerp-regeling werd door de Commissie op 3 mei 2000 goedgekeurd, steunmaatregel N 141/2000 (PB C 284 van 7.10.2000, blz. 4).

⁽⁴⁾ Zie voetnoot 1.

^(*) Zakelijke geheim.

IV. OPMERKINGEN VAN SPANJE

- (18) Op 26 juni 2002 zonden de Spaanse autoriteiten hun opmerkingen over de inleiding van de procedure. Verdere informatie en documenten werden aan de Commissie verstrekt tijdens het bezoek aan de fabriek te Bratislava op 11 oktober 2002 en bij brief van 13 december 2002. De Commissie heeft met de opmerkingen en de informatie rekening gehouden.
- (19) Ten aanzien van de levensvatbaarheid van Bratislava als alternatieve locatie hebben de Spaanse autoriteiten bewijsstukken overgelegd waarin de verschillende stappen van het besluitvormingsproces dat heeft geleid tot de keuze van Arazuri voor het project gedetailleerd worden aangegeven.
- (20) Ten aanzien van de timing van het besluit om het project in Arazuri uit te voeren betoogden de Spaanse autoriteiten dat het project voor de bouw van 500 Polo's/dag in Bratislava niet onverenigbaar was met het project om de terreinwagen (SUV) „Tuareg” in dezelfde fabriek te bouwen. Volgens Spanje had voor de verhoging van de productie van de Polo in Bratislava ruimte kunnen worden gemaakt door de productielijnen voor de Tuareg op een stuk grond naast het huidige fabrieksterrein te bouwen.
- (21) Spanje houdt staande dat, hoewel het stuk grond in kwestie eind 2000 geen eigendom van Volkswagen was, dit gemakkelijk had kunnen worden gekocht aangezien het al voor industriële doeleinden was bestemd en Volkswagen een beroep zou hebben kunnen doen op de Slowaakse wet nr. 175/99 betreffende grote investeringsprojecten, waarin snelle en doelmatige procedures voor de aankoop van grond voor grote industriële projecten zijn vastgelegd.
- (22) Spanje verstrekte gegevens waaruit blijkt dat het Tuareg-en het Polo-project tegelijkertijd hadden kunnen worden uitgevoerd en dat het Tuareg-model binnen het geprogrammeerde tijdschema (juli 2002) had kunnen worden voltooid, met aanvaardbare extra kosten. Spanje berekende dat de uitvoering van het Tuareg-project buiten het huidige terrein van de fabriek extra kosten ten belope van [...] miljoen EUR met zich zou hebben meegebracht, met name voor de aankoop van de grond en voor basisinfrastructuur. De overige kosten (gebouwen, machines) waren onafhankelijk van de precieze locatie op het terrein in Bratislava. Spanje nam deze extra kosten echter niet op in de kosten-batenanalyse omdat zij niet rechtstreeks betrekking hebben op het besluit over de locatie van het mobiele project voor 500 Polo's/dag.
- (23) De Spaanse autoriteiten verschaften tevens aanvullende gegevens over de twijfels die bij de inleiding van de procedure door de Commissie ten aanzien van de proportionaliteit van de steun zijn geuit.
- (24) In de eerste plaats verklaarden de Spaanse autoriteiten dat in de kosten-batenanalyse geen enkele investering in werktuigen voor toeleveranciers als mobiel was beschouwd.
- (25) In de tweede plaats betoogden de Spaanse autoriteiten met betrekking tot de investeringen in nieuwe voorbehandelingsfaciliteiten in de lakkerij in Arazuri dat de VW-groep nooit de mogelijkheid had overwogen een voorbehandelingshal voor 1 000 auto's/dag te bouwen en dat het daarom niet mogelijk was cijfers voor deze investering te verschaffen. De VW-groep moest kiezen tussen de volgende twee alternatieven: a) de bestaande lijn aanpassen voor 1 000 auto's/dag (kosten: [...] EUR) en een nieuwe extra lijn bouwen voor 500 auto's/dag (kosten: [...] EUR), wat tot twee verschillende voorbehandelingsprocédés zou leiden en b) een nieuwe voorbehandelingslijn voor 1 500 auto's/dag bouwen (kosten: [...] EUR) met één enkel voorbehandelingsprocédé.
- (26) De VW-groep koos voor laatstgenoemde mogelijkheid omdat deze het mogelijk maakt één enkel procédé toe te passen waarbij één enkele technologie en genormaliseerde kwaliteit worden gebruikt en omdat deze minder middelen voor het onderhoud vereist. Deze voordelen compenseren op lange termijn de hogere investeringskosten.
- (27) De Spaanse autoriteiten concluderen dat de mobiele investering die in de kosten-batenanalyse moet worden gemotiveerd [...] EUR belooft ([...] voor de nieuwe voorbehandelingslijn van 1 500 auto's/dag min [...] EUR voor het verbouwen van de bestaande lijn voor 1 000 auto's/dag die nodig zouden zijn geweest ingeval het project in Bratislava werd uitgevoerd). De Spaanse autoriteiten betogen dat dit in overeenstemming is met de methode die in de kosten-batenanalyse is toegepast en waarbij de vereiste investering voor de productie van 1 000 en vervolgens 1 500 auto's wordt berekend en het verschil als het mobiele investeringsvolume wordt beschouwd.
- (28) In de tweede plaats maken de Spaanse autoriteiten een gedetailleerd overzicht waarin de kosten worden gespecificeerd van het ontslag van de [...] werknemers die hun werk zouden hebben verloren indien voor de alternatieve locatie was gekozen. Het totaalbedrag van [...] EUR is berekend overeenkomstig artikel 51 van het statuut van de werknemers waarin de schadeloosstelling in geval van collectief ontslag op 20 kalenderdagen per gewerkt jaar is vastgelegd. De ontslagkosten zijn berekend voor de werknemers met de minste anciënniteit in het bedrijf, die in 1998 zijn aangenomen. De Spaanse regering betoogde voorts dat VW Navarra geen sociaal plan heeft maar een regeling inzake vervroegde pensionering op vrijwillige basis die niet kan worden beschouwd als een afspiegeling van een normale praktijk bij omvangrijke ontslagen van werknemers.
- (29) Ten slotte bevestigden de Spaanse autoriteiten dat volgens de meest recente jaarlijkse planning (in 2002 voor de periode 2003-2007) de VW-groep in Europa tot 2004 geen capaciteitsverhoging voorziet.

V. BEOORDELING VAN DE STEUN

- (30) De maatregel ten gunste van VW Navarra die door Spanje is aangemeld is staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag omdat deze door de staat of met staatsmiddelen wordt gefinancierd. Bovendien maakt de steun een aanzienlijk gedeelte van de financiering van het project uit, wat de mededinging in de Gemeenschap zou kunnen vervalsen omdat VW Navarra aldus een voordeel krijgt boven concurrenten die geen steun ontvangen. Tenslotte is er op de markt voor auto's een actief handelsverkeer tussen lidstaten.
- (31) In artikel 87, lid 2, van het EG-Verdrag worden bepaalde soorten steun opgesomd die verenigbaar zijn met het Verdrag. Gelet op de aard en de doelstelling van de steun en de geografische locatie van de onderneming, is artikel 87, lid 2, onder a), b) en c) niet van toepassing op het plan in kwestie. In artikel 87, lid 3 worden andere vormen van steun aangegeven die als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden beschouwd. De Commissie neemt kennis van het feit dat het project zich bevindt te Arazuri, in de regio Navarra, die voor steun in aanmerking komt overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder c), met een regionale-steunplafond van 20 % netto subsidie-equivalent.
- (32) De steun in kwestie is bestemd voor VW Navarra, dat motorvoertuigen vervaardigt en monteert. Het bedrijf maakt derhalve deel uit van de automobielsector in de zin van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobielsector (hierna: „de kaderregeling” genoemd).
- (33) In de kaderregeling wordt bepaald dat alle maatregelen voor reddings- en herstructureringssteun die overheidsinstanties voornemens zijn toe te kennen aan een onderneming die actief is in de automobielsector, voorafgaand dienen te worden aangemeld op grond van artikel 88, lid 3, van het Verdrag wanneer ten minste een van de volgende twee drempels wordt overschreden: 1. de totale kosten van het project belopen 50 miljoen EUR, 2. de brutosteun voor het project, of dit nu staatssteun is of van communautaire instrumenten afkomstige steun, beloopt 5 miljoen EUR.
- (34) Zowel de totale kosten van het project als het bedrag van de steun overschrijden de aanmeldingsdrempels. Door de opleidingssteun en de regionale steun aan te melden die voor VW Navarra worden voorgesteld, hebben de Spaanse autoriteiten voldaan aan de bepalingen van artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag.
- (35) Overeenkomstig de richtsnoeren ziet de Commissie erop toe dat de toegekende steun evenredig is met de ernst van de op te lossen problemen en noodzakelijk is voor de verwezenlijking van het project. De naleving van het evenredigheids- en het noodzakelijkheidscriterium is een voorwaarde voor de goedkeuring van staatssteun ten behoeve van de automobielsector door de Commissie.
- (36) Op grond van punt 3.2, onder a), van de kaderregeling moet, om de noodzakelijkheid van de regionale steunmaatregel te bewijzen, de begunstigde op duidelijke wijze aantonen dat hij over een economisch levensvatbaar alternatief beschikt voor de vestiging van zijn project. Immers, wanneer de betrokken investering op geen enkel ander nieuw of bestaand fabrieksterrein van het concern kan worden uitgevoerd, zal de onderneming immers verplicht zijn haar project uit te voeren op de enige mogelijke vestigingsplaats, zelfs zonder steun. Derhalve mag geen regionale steun worden verleend voor een project dat niet geografisch mobiel is.
- (37) De Commissie heeft, met de hulp van een externe automobielkundige, de door Spanje verstrekte documentatie en gegevens geëvalueerd om na te gaan of het project mobiel is.
- (38) Ten aanzien van de vraag of Bratislava voor het project een levensvatbaar alternatief was, is de Commissie tevreden met de door de Spaanse autoriteiten verstrekte bewijzen. De documenten tonen aan dat de VW-groep voor 1998 een aanvankelijke doelstelling van [...] auto's/dag voor het nieuwe Polo-model heeft vastgesteld, die zouden worden gebouwd op de locaties Arazuri, Bratislava en Martorell (Spanje). Vervolgens werd van de plannen voor Martorell afgestapt en werden in juni 1999 de eerste prognoses bijgesteld tot [...] auto's/dag, waarvan [...] in Arazuri en de rest in Bratislava. Terzelfder tijd nam de VW-groep met de regering van Navarra contact op over mogelijke staatssteun om de investering in Arazuri veilig te stellen. In deze fase bestudeerde de VW-groep de technische levensvatbaarheid en de benodigde investering rekening houdend met verschillende hypothesen voor de beide locaties. Het formele besluit om 1 500 auto's/dag te bouwen in Arazuri en 300 in Bratislava werd door de VW-groep uiteindelijk in november 2000 genomen, nadat van de regering van Navarra garanties waren verkregen over de mogelijkheid steun aan het project te verlenen.
- (39) Ten aanzien van de mogelijkheid het project van de Polo in Bratislava tegelijkertijd met het Tuareg-project uit te voeren, dat al voor de locatie in Slowakije was bestemd, blijkt uit de door de Spaanse autoriteiten verstrekte bewijsstukken en het bezoek aan de fabriek dat deze mogelijkheid daadwerkelijk bestond. Er was namelijk voldoende gemakkelijk beschikbare grond naast de bestaande fabriek voor uitbreiding van het Tuareg-project en geen enkele bijzondere technische hindernis zou de uitvoering ervan hebben belemmerd.

(⁹) PB C 279 van 15.9.1997, blz. 1.

- (40) Niettemin is de Commissie van mening dat rekening moet worden gehouden met de extra kosten voor de uitvoering van het Tuareg-project buiten het huidige fabrieksterrein, die Spanje heeft geraamd op [...] EUR, als bijkomende kosten voor het alternatief van de bouw van 500 Polo's/dag (mobiel) in Bratislava, aangezien deze kosten zouden zijn gemaakt als rechtstreeks gevolg van het besluit om het project niet in Arazuri uit te voeren en zij niet ontstonden dankzij de uiteindelijke beslissing om het project in Arazuri uit te voeren.
- (41) Op basis van genoemde informatie komt de Commissie tot de conclusie dat Bratislava metterdaad voor het project als levensvatbaar alternatief voor Arazuri werd beschouwd.
- (42) Regionale steun die voor modernisering en rationalisering is bestemd, die over het algemeen niet mobiel is, is in de automobielsector niet toegestaan. Een uitbreiding of verbouwing, die een radicale verandering van de productiestructuur in de bestaande fabriek met zich meebrengt, zou voor regionale steun in aanmerking kunnen komen.
- (43) Tijdens het bezoek aan Arazuri heeft de Commissie, geassisteerd door een externe automobielsdeskundige, kunnen vaststellen dat het investeringsproject in kwestie betrekking heeft op de transformatie van een bestaande fabriek wegens de volledige vernieuwing van een model. De perserij en lakkerij zijn volledig nieuw en het niveau van de veranderingen in de montage- en carrosserielijn, evenals de toevoeging van een tweede productielijn voor carrosserieën en een tweede montagelijn wijzen erop dat het project een radicale wijziging van een bestaande fabriek behelst. De Commissie is van mening dat het project als transformatie zou kunnen worden beschouwd.
- (44) Op basis van deze overwegingen komt de Commissie tot de conclusie dat het project mobiel van aard is en derhalve in aanmerking komt voor regionale steun, aangezien de steun noodzakelijk is om de investering naar de steunregio aan te trekken.
- (45) Overeenkomstig punt 3.2, onder b), van de kaderrichtlijn onderzoekt de Commissie of kosten in verband met de mobiele aspecten van het project subsidiabel zijn of niet. Dientengevolge kunnen niet-mobiele aspecten van het project niet voor steun in aanmerking komen. Ten aanzien van dit punt neemt de Commissie ten eerste kennis van het feit dat geen enkele investering in werktuigen voor toeleveranciers door Spanje als subsidiabel is beschouwd. Ten tweede merkt zij op dat Spanje in zijn opmerkingen naar aanleiding van de inleiding van de procedure betoogde dat [...] EUR ⁽⁶⁾ aan investeringen in de voorbehandelingshal te Arazuri moet worden beschouwd als een mobiele investering en als deel van de subsidiabele kosten. De Commissie kan echter niet instemmen met de door Spanje voorgestelde raming van de subsidiabele kosten.
- (46) De Commissie is van mening dat, wat de voorbehandelingsinstallatie betreft, de Spaanse autoriteiten de investeringen die vereist waren om 1 000 auto's/dag (mobiel project in Bratislava) en 1 500 auto's/dag (mobiel project in Arazuri) te bouwen niet op de juiste wijze hebben vergeleken. In het eerste geval zijn de in aanmerking genomen investeringen die welke nodig zijn voor de aanpassing van een verouderde installatie voor 1 000 auto's/dag (niet-mobiel gedeelte) en in het tweede geval betreft het investeringen in een volledig nieuwe installatie voor 1 000 auto's/dag (niet-mobiel gedeelte) en voor de 500 auto's/dag (mobiel gedeelte). Wanneer men het verschil tussen deze twee berekeningen neemt, stijgen de investeringskosten voor 500 auto's/dag (mobiel gedeelte), omdat daaraan tevens de kosten worden toegeschreven die betrekking hebben op de 1 000 auto's/dag (niet-mobiel gedeelte).
- (47) Om een zinvolle vergelijking te maken hadden de Spaanse autoriteiten de kosten van een volledig nieuwe voorbehandelingsinstallatie voor 1 000 auto's/dag, de kosten van een volledig nieuwe voorbehandelingsinstallatie voor 1 500 auto's en het verschil tussen deze twee moeten berekenen.
- (48) De Spaanse autoriteiten hebben echter geen informatie verstrekt over de investering die nodig is voor een volledig nieuwe voorbehandelingsinstallatie voor 1 000 auto's/dag, en betoogden dat de VW-groep deze optie nooit heeft overwogen. De Commissie is van oordeel dat, ook indien de VW-groep deze optie niet in overweging heeft genomen, het feit dat de Spaanse autoriteiten een aantal kosten als mobiel beschouwen die in feite aan niet-mobiele aspecten van het project moeten worden toegeschreven onveranderd blijft. Door een nieuwe voorbehandelingsinstallatie in Arazuri te bouwen zal VW Navarra kunnen profiteren van een technisch hoogstaande installatie, met hogere kwaliteitsnormen, die de onderhoudskosten zal verlagen en een langere levensduur zal hebben dan aanpassing van de oude installatie. Deze positieve effecten komen ten goede aan de gehele productie van het nieuwe model en niet alleen aan het mobiele gedeelte van deze productie.
- (49) Om deze redenen concludeert de Commissie dat alleen investeringen die werkelijk betrekking hebben op de 500 mobiele auto's/dag als subsidiabele kosten kunnen worden beschouwd. De Commissie moet daarom nagaan welk gedeelte van de investering van [...] EUR in de voorbehandelingsinstallatie op de 500 mobiele auto's/dag betrekking heeft. Dit percentage zal als onderdeel van de subsidiabele kosten worden beschouwd.

(6) PB C 279 van 15.9.1997, blz. 1.

- (50) In hun opmerkingen naar aanleiding van de inleiding van de procedure houden de Spaanse autoriteiten staande dat de kosten van een nieuwe aanvullende lijn voor 500 auto's/dag [...] EUR zouden bedragen. De Commissie is evenwel van mening dat met dit cijfer de werkelijke kosten van de mobiele investering te hoog geraamd zijn omdat dit cijfer impliceert dat de kosten van de voorbehandelingsinstallatie voor de (niet-mobiele) 1 000 auto's/dag [...] EUR beliep, ofwel 31 % van de kosten voor 66 % van de geproduceerde auto's. Dit erop komt neer dat alle vaste kosten van de nieuwe voorbehandelingsinstallatie te Arazuri op het mobiele gedeelte van de investering worden afgeboekt.
- (51) De Commissie is, met de hulp van haar automobiel-deskundige, van mening dat aangezien de nieuwe voorbehandelingsinstallatie in gelijke mate aan het mobiele als aan het niet-mobiele gedeelte van de productie ten goede zal komen, de investeringskosten naar verhouding tussen deze twee delen moeten worden verdeeld. Zij is daarom van oordeel dat eenderde van de kosten van investering in de voorbehandelingsinstallatie te Arazuri (te weten [...] EUR nominaal) als mobiel kan worden beschouwd, wat overeenkomt met [...] EUR in huidige waarde, wanneer de specifieke investering volgens hetzelfde tijdschema als de rest van het project wordt uitgevoerd.
- (52) De Commissie concludeert derhalve dat de totale subsidiabele kosten voor het project 299 335 000 EUR in huidige waarde belopen.
- (53) Overeenkomstig punt 3.2, onder c), van de kaderregeling vergewist de Commissie zich ervan of de voorgenoemde steunmaatregel evenredig is met de regionale problemen die de maatregel moet verhelpen. Daarvoor wordt de kosten-batenanalyse gebruikt.
- (54) In de kosten-batenanalyse wordt, voor de mobiele elementen, een vergelijking gemaakt tussen de investering en de kosten die de investeerder zou moeten maken voor de uitvoering van zijn project in de betrokken regio, en de kosten voor een identiek project op een alternatieve locatie. Aan de hand van de vergelijking kunnen de specifieke handicaps van de steunregio worden uitgelicht. De Commissie keurt regionale steun goed binnen de limiet van de regionale handicaps welke resulteert uit de investering op de vergelijkingslocatie.
- (55) De operationele handicaps van Arazuri ten opzichte van Bratislava worden in de kosten-batenanalyse over drie jaar geëvalueerd aangezien het project in kwestie een uitbreidingsproject is en niet een volledig nieuwe locatie betreft. De door de kosten-batenanalyse bestreken periode is 2002-2004, met andere woorden drie jaar vanaf de aanvang van de productie, overeenkomstig punt 3.3. van bijlage I bij de kaderregeling.
- (56) De door de Spaanse autoriteiten verstrekte kosten-batenanalyse geeft een netto-handicap van 61 020 000 EUR aan voor Arazuri ten opzichte van Bratislava, met een „handicapintensiteit” van 18,2 %.
- (57) De Commissie heeft, met de hulp van haar automobiel-deskundige, de kosten-batenanalyse geëvalueerd om na te gaan in hoeverre de regionale steun evenredig is met de regionale problemen die de maatregel moet verhelpen. Rekening houdend met de aanvullende informatie die na de inleiding van de procedure van Spanje is ontvangen werd de kosten-batenanalyse gewijzigd op enkele punten die hieronder worden beschreven.
- (58) In de eerste plaats heeft de Commissie als extra kosten voor Bratislava de [...] EUR toegevoegd die nodig zouden zijn geweest voor de uitvoering van het Tuareg-project buiten het huidige fabrieksterrein. De Commissie meent dat deze kosten in rechtstreeks verband staan met het besluit over de locatie voor de (mobiele) 500 Polo's/dag. Deze kosten zijn in de praktijk niet gemaakt omdat het project in Arazuri en niet in Bratislava is uitgevoerd. Daarom moet de VW-groep deze als een direct voordeel hebben beschouwd van de uitvoering van het project in Spanje.
- (59) In de tweede plaats heeft de Commissie van de vergelijking in de kosten-batenanalyse de kosten uitgesloten die geen betrekking hebben op de mobiele aspecten van de voorbehandelingsinstallatie (dat wil zeggen de kosten die op de niet-mobiele 1 000 auto's/dag worden afgeboekt). Zoals hierboven is uiteengezet, had dit een vermindering van de kosten voor de voorbehandelingsinstallatie van [...] tot [...] EUR in nominale waarde tot gevolg. Indien de specifieke investering terzelfder tijd als de rest van het project wordt uitgevoerd, komt dit overeen met een vermindering van de investeringskosten in Arazuri van [...] EUR in huidige waarde en met een vermindering met [...] EUR, eveneens in huidige waarde, van de handicap voor Arazuri ten opzichte van Bratislava (?).
- (60) In de derde plaats heeft de Commissie, wat de ontslagkosten betreft, de door de Spaanse autoriteiten na de inleiding van de procedure verstrekte aanvullende informatie onderzocht. In deze nieuwe informatie worden in detail de regels uiteengezet die in Spanje gelden voor collectief ontslag om economische, technische of organisatorische redenen of om redenen in verband met de productie, alsook het anciënniteitsprofiel van de werknemers die de gevolgen zouden hebben ondervonden van het besluit om het project in Bratislava uit te voeren. Op basis van deze gegevens vindt de Commissie dat de raming ten belope van [...] EUR voor ontslagkosten aanvaardbaar is.

(?) Dat wil zeggen [...] EUR voor de nieuwe voorbehandelingslijn voor 1 500 auto's/dag min [...] EUR voor aanpassing van de bestaande lijn voor 1 000 auto's/dag. Zie overweging 27.

- (61) De in de kosten-batenanalyse aangebrachte wijzigingen leveren andere resultaten op dan de door Spanje aangemelde resultaten, met een netto-kostenhandicap voor Arazuri van 16 235 000 EUR (waarde in 2001) in vergelijking met het aanvankelijk aangemelde bedrag van 61 020 000 EUR. De handicapcoëfficiënt van het project is 5,42 % (het aangemelde percentage was 18,20 %).
- (62) Ten slotte onderzocht de Commissie, overeenkomstig punt 3.2, onder d), van de kaderregeling, de kwestie van de „toeslag”, dat wil zeggen een verhoging van de toegestane steunintensiteit die is bedoeld als extra stimulans voor de investeerder om in de regio in kwestie te investeren. Uit de verstrekte documentatie blijkt dat de capaciteit van VW in Europa in de periode 2000-2004 vrijwel constant is gebleven, met een daling van 4 257 300 tot 4 247 700 auto's/jaar. Volgens de kaderregeling wordt de „regionale handicapverhouding” die uit de kosten-batenanalyse voortvloeit verhoogd met 1 procentpunt („matig” effect op de concurrentie voor een investeringsproject in een regio van artikel 87, lid 3, onder c)), wat een eindcoëfficiënt van 6,42 % oplevert.
- (63) De Commissie merkt niettemin op dat een kleine stijging van de Europese capaciteit van de VW-groep aan het einde van het project ten opzichte van de geplande niveaus een groot effect op de concurrentie zou hebben ⁽⁸⁾. In dat geval zou de uit de kosten-batenanalyse voortvloeiende „regionale handicapcoëfficiënt” met 2 procentpunten worden verlaagd, hetgeen een eindcoëfficiënt van 5,42 % zou opleveren. Gelet op de potentiële concurrentievervalsing die het gevolg zou zijn van een capaciteitsverhoging, vindt de Commissie het noodzakelijk dat de Spaanse autoriteiten de ontwikkeling van de situatie van de capaciteit van de VW-groep van nabij volgen. In de kaderregeling wordt bepaald dat de Commissie kan verlangen dat op de toegekende steun toezicht wordt uitgeoefend en een beoordeling achteraf wordt uitgevoerd, met een precisie die afhankelijk is van het geval en evenredig is aan de potentiële concurrentiedistorsie. De Commissie verzoekt de Spaanse autoriteiten derhalve vóór april 2005 een verslag aan haar over te leggen over het resultaat van het toezicht met betrekking tot de situatie van de capaciteit van de VW-groep in Europa in december 2004.

VI. CONCLUSIE

- (64) De Commissie moet concluderen dat de regionale steun die Spanje voornemens is voor het project in kwestie aan VW Navarra te verlenen verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt, mits de steunintensiteit niet meer bedraagt dan 6,42 % van de subsidiabele kosten.

⁽⁸⁾ Dit bedrag is de geactualiseerde waarde van het verschil tussen de door Spanje voorgestelde subsidiabele kosten ([...] EUR) en de door de Commissie berekende subsidiabele kosten ([...]EUR).

De Commissie constateert dat de subsidiabele kosten van het project 299 335 000 EUR (waarde van 2001, disconteringspercentage 6,33 %). Zij moet er derhalve van uitgaan dat de regionale steun die Spanje voornemens is voor het project in kwestie aan VW Navarra te verlenen verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt, mits deze een bedrag van 19 228 000 EUR bruto subsidie-equivalent (waarde van 2001, disconteringspercentage 6,33 %) niet overschrijdt.

- (65) Iedere aanvullende staatssteun voor de investeringsprojecten in kwestie is onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt.
- (66) Hoewel de Commissie er geen twijfels over heeft dat de opgegeven berekeningen waarheidsgetrouw zijn, verzoekt zij de Spaanse autoriteiten haar vóór april 2005 een verslag te zenden waarin de Europese capaciteit in december 2004 wordt aangeduid. Ingeval de capaciteit van de aangemelde gegevens afwijkt behoudt de Commissie zich het recht voor het bedrag van de verenigbare steun dienovereenkomstig te verminderen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De regionale investeringssteun die Spanje voornemens is aan Volkswagen Navarra SA te verlenen ten belope van 19 228 000 EUR bruto subsidie-equivalent in huidige waarde, basisjaar 2001, disconteringspercentage 6,33 %, voor het project betreffende de productie van het nieuwe Polo-model van VW in Arazuri is verenigbaar met de gemeenschappelijke markt overeenkomstig artikel 87 van het EG-Verdrag. Dit bedrag komt overeen met een steunintensiteit van 6,42 % van de subsidiabele investering van 299 335 000 EUR in huidige waarde.

Artikel 2

Iedere staatssteun voor een hoger bedrag dan het in artikel 1 genoemde bedrag, die Spanje voornemens zou zijn aan Volkswagen Navarra te verlenen voor het project waarop deze beschikking van toepassing is, is onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 3

Spanje deelt de Commissie binnen twee maanden vanaf de datum van kennisgeving van deze beschikking mede welke maatregelen zijn genomen om hieraan te voldoen.

Daarnaast dient Spanje vóór april 2005 een verslag in over de Europese capaciteit van de VW-groep in december 2004.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk Spanje.

Gedaan te Brussel, 11 juni 2003.

Voor de Commissie
Mario MONTI
Lid van de Commissie
