

DECISÃO DA COMISSÃO**de 7 de Maio de 2002****relativa ao auxílio estatal que a Espanha tenciona conceder a favor da Ford España, SA**

[notificada com o número C(2002) 1803]

(Apenas faz fé o texto em língua espanhola)**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2002/899/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Após ter notificado as partes interessadas a apresentarem as suas observações, em conformidade com os referidos artigos (1),

Considerando o seguinte:

I. O PROCEDIMENTO

- (1) Por carta de 15 de Dezembro de 2000, registada em 18 de Dezembro de 2000, a Espanha notificou à Comissão um plano de concessão de um auxílio regional à Ford España SA. A Comissão solicitou mais informações em 7 de Fevereiro de 2001. Após ter solicitado, em 14 de Fevereiro, uma prorrogação do prazo previsto para a transmissão da resposta, as autoridades espanholas apresentaram as informações adicionais em 2 de Abril de 2001.
- (2) Por carta de 6 de Junho de 2001, a Comissão informou a Espanha da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado no que diz respeito a este auxílio, dada a existência de dúvidas sobre a compatibilidade do auxílio com o mercado comum.
- (3) A decisão da Comissão de iniciar o procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* (2). A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre o auxílio em causa.
- (4) A Comissão não recebeu quaisquer observações a este respeito dos terceiros interessados.
- (5) Em 24 e 26 de Outubro de 2001, a Comissão procedeu a uma visita das instalações de Almusafes (Valencia) e Bridgend (Reino Unido), tendo solicitado informações

suplementares em 12 de Novembro. Após ter solicitado, em 19 de Novembro, uma prorrogação do prazo fixado para a apresentação da resposta, as autoridades espanholas transmitiram as informações adicionais em 14 de Janeiro de 2002.

II. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

O projecto I4

- (6) O auxílio previsto destina-se a ser concedido à Ford España SA (em seguida denominada «Ford»), uma filial do grupo automóvel Ford Motor Company Inc. O projecto notificado refere-se à produção de um motor denominado I4, nunca anteriormente produzido na Europa. O I4 é um motor de 4 cilindros e 16 válvulas, com versões de 1,8, 2,0 e 2,3 litros. Posteriormente, serão desenvolvidas as versões de 2,5 litros e *diesel*. Entre outros modelos, o Focus e o novo Mondeo utilizarão este motor a partir de 2003.
- (7) De acordo com os planos da empresa, a produção do motor I4 em Almusafes substituirá a produção dos motores HCS e Zetec, mais pequenos. O primeiro desaparecerá progressivamente, devido ao seu carácter obsoleto, e a produção do segundo será concentrada na fábrica do grupo em Bridgend (Reino Unido).
- (8) A capacidade de produção será de 700 000 motores I4 por ano, verificando-se uma redução da capacidade total das instalações de Almusafes de 330 000 motores por ano no período compreendido entre 2000 a 2004. Deverá ocorrer uma redução análoga a nível do grupo, na sequência de um aumento da capacidade das instalações de Bridgend (Reino Unido) e de uma redução nas instalações de Colónia (Alemanha). Cerca de 79 % dos motores produzidos em Almusafes serão exportados para instalações do grupo Ford na Alemanha e na Suécia.
- (9) O plano de investimento abrange um período de três anos, desde Agosto de 2000 a Agosto de 2003.
- (10) As autoridades espanholas afirmam que as tecnologias utilizadas nas instalações actuais não permitem a produção do I4, pelo que é necessário desmontar as linhas

(1) JO C 219 de 4.8.2001, p. 14.

(2) Ver a nota de pé-de-página 1.

de produção existentes, alterar substancialmente as de produção de componentes e transformar as instalações de produção.

Base jurídica; montante do investimento e do auxílio

- (11) O auxílio notificado, que assume a forma de um auxílio directo ao investimento, é concedido ao abrigo do regime autorizado pelo Real Decreto 2489/1996, de 5 de Dezembro ⁽³⁾ ⁽⁴⁾, que altera o Real Decreto 883/1989, de 14 de Junho, relativo à delimitação da zona de promoção económica da Comunidade Valenciana ⁽⁵⁾, adoptado em aplicação da Lei 50/1985, de 27 de Dezembro ⁽⁶⁾ e do Real Decreto 1535/1987, de 11 de Dezembro ⁽⁷⁾, mediante o qual é aprovado o respectivo regulamento de desenvolvimento.
- (12) A Ford propõe investir 334 460 000 euros, dos quais 297 990 000 euros são considerados investimentos elegíveis pelas autoridades espanholas (valor actualizado de 277 320 000 euros, tendo como ano de base 2000 e uma taxa de actualização de 5,7 %). O auxílio proposto corresponde, em termos reais, a um equivalente-subvenção bruto de 15 740 000 euros.

III. COMENTÁRIOS DA ESPANHA

- (13) Em 13 de Julho de 2001, as autoridades espanholas transmitiram os seus comentários relativos ao início do procedimento, tendo apresentado informações adicionais em 14 de Janeiro de 2002. A Comissão tomou em consideração as referidas observações.
- (14) Nos seus comentários, as autoridades espanholas reiteraram que o projecto assume um carácter móvel e que a Ford considerou seriamente a possibilidade de realizá-lo nas instalações alternativas de Bridgend. Na sua carta de 14 de Janeiro de 2002, as autoridades espanholas transmitiram documentos adicionais para justificar este argumento.
- (15) Em segundo lugar, nas suas observações de 13 de Julho de 2001, as autoridades espanholas reafirmam que o projecto deve ser considerado como uma transformação, tendo convidado os serviços da Comissão a visitarem as instalações de Almusafes para comprovarem a transformação em curso das linhas de produção.
- (16) Em terceiro lugar, as autoridades espanholas afirmam que o montante elegível para efeitos de auxílio corresponde a 297 990 000 euros (49 582 milhões de pesetas espanholas), em termos nominais. Na sua carta de 14 de Janeiro de 2002, as autoridades espanholas indicam de forma pormenorizada a maquinaria afectada e os montantes do investimento.

(17) Em quarto lugar, as autoridades espanholas não consideram que seja necessária uma análise custos-benefícios para apreciar a questão, dado que a intensidade da auxílio é inferior a 20 % do limite máximo regional relevante. Trata-se do limite abaixo do qual a referida análise não é exigida pelo enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis ⁽⁸⁾ (em seguida denominado «o enquadramento»), uma vez que os mapas regionais 2000-2006 apresentam limites inferiores aos estabelecidos para o período 1994-1999.

(18) As autoridades espanholas afirmam que, muito embora o limite máximo do auxílio regional para a região de Valência tenha aumentado com os novos mapas, tendo passado de 30 % para cerca de 37 %, os limites máximos totais em Espanha diminuiram, pelo que deixa de ser exigida uma análise custos-benefícios sempre que a intensidade do auxílio a favor dos projectos seja inferior a 20 % do limite máximo regional.

(19) Além disso, as autoridades espanholas afirmam que a análise apresentada à Comissão não tinha por objecto verificar a proporcionalidade do auxílio, mas apenas reforçar o argumento de que tinha efectivamente considerada uma alternativa economicamente viável ao projecto.

(20) Em quinto lugar, as autoridades espanholas clarificaram as dúvidas manifestadas pela Comissão sobre a análise custos-benefícios em anexo à notificação.

(21) No que diz respeito aos custos de equipamento e maquinaria, as autoridades espanholas afirmam que a maior distância existente entre Almusafes e os fornecedores foi apenas referida na notificação como uma desvantagem pouco significativa, que não produziria quaisquer efeitos económicos importantes. No que se refere ao carácter obsoleto mais acentuado das instalações de Almusafes, trata-se da razão pela que se revela necessária uma transformação das linhas de produção existentes. As linhas mais modernas de Bridgend teriam exigido uma intervenção menos radical e, por conseguinte, os custos de transformação teriam sido inferiores. Na sua carta de 14 de Janeiro de 2002, as autoridades espanholas indicam de forma pormenorizada os custos de investimento associados à mecanização em Almusafes e Bridgend.

(22) Em relação aos custos de transporte, as autoridades espanholas apresentaram informações adicionais sobre o cálculo dos custos de envio dos motores acabados às instalações de montagem de destino, incluindo os dados iniciais da Ford que foram utilizados para calcular os custos indicados na análise custos-benefícios.

⁽³⁾ BOE n.º 21 de 24.1.1997, p. 2405.

⁽⁴⁾ Processo N 463/94, aprovado pela Comissão mediante carta de 7 de Setembro de 1995 (JO C 25 de 31.1.1996, p. 3).

⁽⁵⁾ BOE n.º 171 de 19.7.1989, p. 22874.

⁽⁶⁾ BOE n.º 3 de 3.1.1986, p. 790.

⁽⁷⁾ BOE n.º 299 de 15.12.1987, p. 36729.

⁽⁸⁾ JO C 279 de 15.9.1997, p. 1 (cujo prazo de vigência foi prorrogado no JO C 368 de 22.12.2001, p. 10).

- (23) No que se refere aos custos em matéria de despedimentos, as autoridades espanholas afirmam que se o projecto não fosse realizado em Almusafes, as instalações espanholas [...](*). Não obstante, a empresa não tinha considerado os custos relativos dos despedimentos na análise de outras instalações alternativas.
- (24) No que se refere às taxas de câmbio utilizadas na análise, as autoridades espanholas declararam que são as determinadas pela Ford para os seus estudos internos. Tal foi considerado legítimo, uma vez que a análise não foi apresentada para comprovar a proporcionalidade do auxílio proposto, mas apenas para demonstrar a viabilidade económica das instalações alternativas.
- (25) Em relação à taxa de desconto de referência, as autoridades espanholas transmitiram a análise custos-benefícios, em que os dados foram actualizados com base numa taxa de desconto de 5,7 %.
- (26) No que respeita à capacidade de produção do grupo Ford no período 2000-2005, as autoridades espanholas forneceram informações relativas aos motores e aos veículos automóveis, incluindo igualmente as marcas do Premier Automotive Group e da Volvo.
- (29) O auxílio em questão destina-se a ser concedido à Ford, empresa que se consagra ao fabrico e montagem de veículos automóveis. A empresa insere-se, por conseguinte, no sector dos veículos automóveis para efeitos do respectivo enquadramento na matéria.
- (30) O enquadramento especifica que os auxílios que os poderes públicos prevêem conceder a favor de um projecto individual ao abrigo de um regime de auxílio autorizado em benefício de uma empresa do sector de veículos automóveis devem, em conformidade com o n.º 3 do artigo 88.º do Tratado, ser previamente notificados, se excederem pelo menos um dos dois limiares seguintes: 1. custo total do projecto igual a 50 milhões de euros; 2. montante bruto total dos auxílios estatais e dos auxílios provenientes de instrumentos comunitários a favor de projectos cujo montante seja igual a 5 milhões de euros. Tanto o custo total do projecto como o montante do auxílio excedem os limiares previstos em matéria de notificação. Deste modo, mediante a notificação do auxílio projectado a favor da Ford, as autoridades espanholas respeitaram os requisitos previstos no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.
- (31) Nos termos do enquadramento, a Comissão deve velar para que o auxílio concedido seja necessário para a realização do projecto e proporcional em relação à gravidade dos problemas que visa solucionar. Ambos os requisitos, ou seja, necessidade e proporcionalidade, devem ser respeitados para que a Comissão autorize um auxílio estatal no sector dos veículos automóveis.

IV. APRECIACÃO DO AUXÍLIO

- (27) A medida notificada pela Espanha a favor da Ford constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado, dado ser financiado pelo Estado ou com base em recursos estatais. Além disso, dado representar uma proporção significativa do financiamento do projecto, o auxílio pode distorcer a concorrência na Comunidade, conferindo à Ford uma vantagem em relação aos seus concorrentes que não beneficiam de auxílio. Por último, o facto de a maioria dos motores fabricados em Almusafes ser exportada para outros países europeus tendo em vista a sua instalação em veículos vendidos por toda a Europa, demonstra a existência de importantes fluxos comerciais no sector dos veículos automóveis entre os Estados-Membros.
- (28) O n.º 2 do artigo 87.º do Tratado enumera determinados tipos de auxílios compatíveis com o Tratado. Atendendo à natureza e ao objectivo do auxílio, bem como à situação geográfica da empresa, as alíneas a), b) e c) não são aplicáveis ao plano em causa. O n.º 3 do artigo 87.º especifica outras formas de auxílio que podem ser considerados compatíveis com o mercado comum. A Comissão faz notar que o projecto se situa na região de Valência, que pode beneficiar dos auxílios previstos no n.º 3, alínea a), do artigo 87.º, com um limite regional máximo de 37 % em termos de equivalente-subvenção líquido para as grandes empresas.
- (32) No que se refere à alínea a) do ponto 3.2 do enquadramento, a fim de demonstrar a necessidade de um auxílio regional, a empresa beneficiária deve provar de maneira inequívoca que possui uma alternativa economicamente viável para a implantação do seu projecto. Com efeito, se nenhuma outra unidade do grupo, nova ou já existente, pode acolher o investimento em questão, a empresa ver-se-á obrigada a realizar o seu projecto na única unidade de acolhimento possível, mesmo sem auxílio. Por conseguinte, não pode ser autorizado qualquer auxílio regional a um projecto que não seja geograficamente móvel.
- (33) A Comissão, com a assistência de um perito externo no sector automóvel, avaliou a documentação apresentada pela Espanha com vista a estabelecer o carácter de mobilidade do projecto. Os documentos transmitidos com a carta de 14 de Janeiro de 2002 demonstram que, em 1998, a Ford realizou um estudo a fim de seleccionar um local de implantação na Europa para a produção do motor I4. O estudo inclui uma análise comparativa das instalações de Colónia, Bridgend e Almusafes. Os documentos com data de Junho de 1999 indicam que Valência e Bridgend eram as zonas mais convenientes para o projecto e que a escolha final incidiria sobre estas duas instalações. Durante a visita às instalações de Bridgend em 26 de Outubro de 2001, a Comissão pôde verificar que estas últimas dispunham da capacidade técnica para realizar o projecto. Os comunicados de

(*) Segredos comerciais.

imprensa oficiais demonstram que a decisão de produzir os motores em Valência foi anunciada em 12 de Novembro de 1999.

- (34) Os auxílios regionais destinados à modernização e à racionalização das instalações de produção, que não assumem normalmente um carácter móvel, não são autorizados no sector dos veículos automóveis. Não obstante, uma transformação que implique uma mudança radical das estruturas de produção em instalações existentes pode beneficiar do referido auxílio. Durante a visita à instalação de Almusafes, em 24 de Outubro de 2001, os serviços da Comissão puderam comprovar o investimento substancial necessário no domínio da maquinaria para adaptar a produção ao fabrico de motores I4, que é completamente distinto do modelo Zetec produzido na mesma fábrica. O investimento exigiu a paralisação completa da produção do antigo motor Zetec, a desmontagem das linhas de produção e a introdução de máquinas completamente novas ou substancialmente alteradas.
- (35) Com base nestes elementos, a Comissão conclui que o projecto constitui uma transformação que denota um carácter móvel e que pode beneficiar, por conseguinte, de auxílio regional, dado que o auxílio é necessário para atrair o investimento à região assistida.
- (36) No que respeita aos custos elegíveis, a Comissão observa que os custos considerados elegíveis pelas autoridades espanholas ascendem a 297 990 000 euros, em termos nominais. Os custos elegíveis comunicados incluem [...] euros de investimento em maquinaria, dos quais [...] euros correspondem a zonas espanholas assistidas. A Comissão faz notar que, ao abrigo do enquadramento, a elegibilidade do auxílio é definida pelo regime regional aplicável na região assistida relevante. Além disso, os custos de maquinaria não podem ser considerados elegíveis para efeitos de auxílio, se ocorrerem em áreas não assistidas.
- (37) A Comissão observa que o regime aprovado⁽⁹⁾, que proporciona a base jurídica para a medida, autoriza auxílios a favor de projectos na medida em que cumpram os devidos requisitos, tanto no que se refere às zonas em questão como aos limites máximos determinados nos mapas regionais espanhóis. A Comissão conclui que o investimento que a Ford tenciona realizar fora da Espanha não pode ser considerado um investimento elegível nos termos do enquadramento. Por conseguinte, somente o investimento em maquinaria no montante de [...] euros pode ser considerado um custo elegível. Os custos elegíveis totais no âmbito do projecto ascendem a 234 620 000 euros, em termos nominais, cifrando-se o seu valor real em 217 439 000 euros.
- (38) No que respeita à alínea c) do ponto 3.2 do enquadramento, a Comissão deve assegurar que o auxílio previsto seja proporcional aos problemas regionais para cuja resolução deve contribuir. Por este motivo, a Comissão

requer uma análise custos-benefícios, a não ser que a intensidade do auxílio seja muito diminuta. Este critério justifica-se pelo facto de um projecto móvel situado numa região assistida apresentar sempre desvantagens.

- (39) A Comissão observa que as autoridades espanholas consideram que uma intensidade de auxílio correspondente a 20 % constitui o limite abaixo do qual a análise custos-benefícios não é exigida no caso em apreço, porque os limites regionais máximos totais em Espanha registaram uma diminuição com os mapas 2000-2006. Não obstante, a Comissão assinala que o enquadramento faz referência ao limite regional máximo da região em que o investimento ocorre e não a uma média nacional dos diversos limites regionais. O limite regional máximo para a região de Valência é mais elevado com os novos mapas regionais (37 %) do que nos anteriores (30 %). Nestes casos, segundo o enquadramento, o limite abaixo do qual não é exigida a análise custos-benefícios é fixado como correspondente a uma intensidade de auxílio de 10 %.
- (40) Consequentemente, a Comissão conclui que, dado que a análise custos-benefícios que lhe foi apresentada não se destinava, em princípio, a verificar a proporcionalidade do auxílio, a intensidade máxima passível de ser autorizada para efeitos de investimento na região de Valência ascende a 10 % do limite regional de 37 %, ou seja, a um equivalente-subvenção líquido de 3,7 %, o que corresponde a um equivalente-subvenção bruto de 5,11 %.
- (41) Não obstante, a Comissão examinou, com a assistência do perito externo, os elementos da análise custos-benefícios apresentada pelas autoridades espanholas a fim de verificar se é comprovada a proporcionalidade do auxílio, em conformidade com as regras estabelecidas no enquadramento.
- (42) A Comissão faz notar que a análise apresentada pelas autoridades espanholas aponta para uma desvantagem líquida de 29 900 000 euros no que diz respeito a Almusafes comparativamente a Bridgend. Por conseguinte, o «índice de desvantagem regional» do projecto que figura na análise custos-benefícios é de 10,77 %.
- (43) A Comissão observa que as autoridades espanholas utilizam na análise custos-benefícios as previsões em matéria de taxa de câmbio correspondentes aos cálculos utilizados pela Ford de [...] libras esterlinas/euros ([...] pesetas espanholas/libras esterlinas) para 2000; [...] libras esterlinas/euros ([...] pesetas espanholas/libras esterlinas) para 2001; e [...] libras esterlinas/euros ([...] pesetas espanholas/libras esterlinas) para o período 2002-2005.
- (44) Não obstante, a prática consagrada da Comissão para apreciar a análise custos-benefícios consiste em utilizar, sempre que possível, os índices históricos na data de adopção das decisões relativas à localização do projecto. Somente se a data de tomada desta decisão não for passível de ser comprovada ou se ainda não tiver sido

⁽⁹⁾ Ver ponto 11.

tomada qualquer decisão, será aplicado o índice correspondente à data de notificação. A prática da Comissão foi explicada às autoridades espanholas após a notificação do projecto. No caso em consideração, a data da decisão pode ser estabelecida como correspondente a Novembro de 1999, sendo a taxa de câmbio nessa época de 0,637 libras esterlinas/euros ⁽¹⁰⁾.

- (45) A Comissão observa que as taxas de câmbio utilizadas pelas autoridades espanholas implicam que o valor do euro (e da peseta) em relação à libra é mais elevado nos anos relevantes do que com base na metodologia da Comissão. Deste modo, a Comissão observa que as taxas utilizadas pelas autoridades espanholas são superiores, respectivamente, em [...] e [...] aos valores históricos dos anos 2000 e 2001 e que não se verificou a forte desvalorização prevista da libra nos últimos anos.
- (46) A Comissão observa que o valor inferior estimado atribuído à libra pelas autoridades espanholas tem como consequência que os custos das instalações alternativas de Bridgend sejam inferiores aos resultantes da metodologia da Comissão. A Comissão calculou que, mediante a aplicação da taxa de câmbio de 0,637 libras esterlinas/euros aos custos de exploração, a desvantagem regional de Almusafes seria reduzida dos 29 900 000 euros notificados para 15 210 000 euros (ou seja, 7 % do equivalente-subvenção bruto dos custos elegíveis).
- (47) No que se refere aos custos do equipamento e maquinaria, a Comissão, com a assistência do perito externo, pôde verificar que as máquinas existentes em Almusafes são mais antigas e menos flexíveis que as de Bridgend. As instalações de Bridgend poderiam ter sido adaptadas à produção do motor I4 com uma menor transformação das linhas existentes e, por conseguinte, com um investimento de capital mais reduzido. Não obstante, estes elementos não são suficientes para justificar a diferença global de 17 % no que se refere aos custos de investimento entre ambas as instalações.
- (48) Neste contexto, a Comissão observa que os custos de investimento em Bridgend resultam artificialmente baixos devido às premissas quanto à taxa de câmbio. A repartição do investimento transmitida pelas autoridades espanholas em 14 de Janeiro de 2002 baseia-se num euro cujo valor é cerca de 25 % mais forte em relação ao dólar e cerca de 18 % mais elevado em relação à libra do que o registado em Novembro de 1999. Em consequência, tal diminui todos os custos de investimento não efectuados em euros, o que ocorreria em maior grau nas instalações alternativas de Bridgend. Se for assumido, de forma prudente, que a utilização da taxa de câmbio correcta apenas aumentaria os custos de maquinaria e equipamento em Bridgend em 7 %, a desvantagem regional seria reduzida para 2 870 000 euros (isto é, para 1,04 % do equivalente-subvenção bruto dos custos elegíveis).
- (49) No que se refere aos custos de transporte, a Comissão observa que os cálculos internos iniciais efectuados pela Ford (que utiliza o dólar como moeda de referência) apontam para uma ligeira vantagem (em torno de 2,5 % por motor, em média) dos custos de transporte unitários em Almusafes. Tal pressuporia uma vantagem correspondente a aproximadamente 370 000 euros por ano, um elemento que não foi incluído na análise custos-benefícios. A Comissão observa igualmente que a vantagem a favor de Almusafes teria sido mais significativa se a taxa de câmbio utilizada nos cálculos tivesse sido a da data de tomada de decisão de investimento.
- (50) No que diz respeito aos custos dos despedimentos, a Comissão aceita que, mesmo sem o projecto I4, o excesso em termos de efectivos teria sido limitado caso fosse mantida a produção do motor Zetec. Não obstante, a Comissão não está em condições de avaliar os custos adicionais decorrentes dos [...] despedimentos potenciais indicados na carta de 14 de Janeiro de 2002, dado que as autoridades espanholas declararam que a Ford não tinha tido em conta este factor aquando do exame de instalações alternativas. A Comissão observa, no entanto, que se tais custos tivessem sido considerados, tal teria implicado um aumento dos custos de execução do projecto em Bridgend, diminuindo assim de forma ainda mais acentuada a desvantagem em matéria de custos das instalações de Almusafes.
- (51) Por último, a Comissão considerou na sua análise a questão do ajustamento regional. Este ajustamento é autorizado na condição do investimento não intensificar os problemas de capacidade existentes no sector de veículos automóveis. As autoridades espanholas transmitiram documentos que revelam que a capacidade do grupo Ford no Espaço Económico Europeu e nos países da Europa central e oriental diminuirá no período 2000-2005, tanto no que se refere aos motores como aos veículos automóveis. Em conformidade com o enquadramento, o projecto produzirá efeitos negligenciáveis sobre a concorrência e a intensidade da desvantagem resultante da análise custos-benefícios poderia ser incrementada em quatro pontos percentuais.
- (52) Com base nas informações apresentadas e em informações anteriores, a Comissão conclui que os elementos da análise custos-benefícios apresentada pelas autoridades espanholas não demonstram que as instalações de Almusafes apresentam uma desvantagem regional superior a 5,11 % do equivalente-subvenção bruto dos custos elegíveis, mesmo se for tomado em consideração o factor positivo de ajustamento regional, correspondente a quatro pontos percentuais. Por esta razão, conclui-se que uma intensidade de auxílio superior à intensidade em relação à qual não é exigida uma análise custos-benefícios nos termos do enquadramento não seria compatível com o mercado comum.
- (53) A Comissão calcula o auxílio máximo passível de ser concedido à Ford para o projecto em causa como correspondente a um equivalente-subvenção bruto de

⁽¹⁰⁾ Fonte: Eurostat.

5,11 % dos custos elegíveis totais no montante de 217 439 000 euros a preços de 2000 (índice de actualização de 5,7 %). Este montante máximo de auxílio cifrase, por conseguinte, em 11 111 146 euros de equivalente-subvenção bruto a preços de 2000 (índice de actualização de 5,7 %).

V. CONCLUSÕES

- (54) A Comissão conclui que o auxílio ao projecto em questão é compatível com o mercado comum, na medida em que não exceda o equivalente-subvenção bruto de 5,11 % do investimento elegível de 217 439 000 euros em valor actualizado e tomando como base o ano de 2000, com um índice de actualização de 5,7 %. O montante máximo de auxílio que pode ser concedido corresponde a 11 111 146 euros, em valor actualizado.
- (55) Qualquer outro auxílio estatal adicional para os projectos de investimento em causa é incompatível com o mercado comum,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal que a Espanha tenciona conceder a favor da Ford España SA para o projecto relativo à produção do novo motor I4 é compatível com o mercado comum nos termos do disposto no n.º 3, alínea a), do artigo 87.º do Tratado, até uma intensidade máxima de equivalente-subvenção bruto de 5,11 % do investimento elegível, que ascende a 217 439 000 euros,

com um índice de actualização de 5,7 % (tendo como base o ano de 2000).

Por conseguinte, é autorizada a execução deste auxílio, na condição de não exceder o montante de 11 111 146 euros, com um índice de actualização de 5,7 % (tendo como base o ano de 2000).

Artigo 2.º

Qualquer outro auxílio estatal que não o referido no artigo 1.º que a Espanha tencione conceder à Ford España, SA para o projecto relativo à produção do novo motor I4 será considerado incompatível com o mercado comum.

Artigo 3.º

A Espanha informará a Comissão, no prazo de dois meses a contar da data da notificação da presente decisão, das medidas adoptadas para dar cumprimento à mesma.

Artigo 4.º

O destinatário da presente decisão é o Reino de Espanha.

Feito em Bruxelas, em 7 de Maio de 2002.

Pela Comissão
Mario MONTI
Membro da Comissão