

II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 4 april 2007

om det statliga stöd C 14/06 som Belgien planerar att genomföra för General Motors Belgium i Antwerpen

[delgivet med nr K(2007) 435]

(Endast de franska och nederländska texterna är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

(2007/612/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

ruari 2006 som registrerades den 10 februari 2006. Den 15 februari 2006 begärde kommissionen nya klargörande upplysningar, vilka lämnades i en skrivelse av den 2 mars 2006 som registrerades den 8 mars 2006.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽¹⁾, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 8 december 2005 anmälde Belgien det planerade utbildningsstödet till General Motors Belgium i Antwerpen till kommissionen som registrerades den 14 december 2005. Kommissionen begärde ytterligare upplysningar den 4 januari 2006, vilket hör-sammades av Belgien genom en skrivelse av den 7 feb-

(2) Genom en skrivelse av den 26 april 2006 underrättade kommissionen Belgien om sitt beslut att inleda det för-farande som anges i artikel 88.2 i fördraget avseende det anmälda stödet. Kommissionens beslut om att inleda för-farandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tid-ning* den 1 september 2006 ⁽²⁾. Kommissionen har upp-manat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på åtgärden i fråga. Ingen berörd tredje part har inkommit med synpunkter.

(3) Genom en skrivelse av den 31 maj 2006, som registre-rades den 6 juni 2006, svarade de belgiska myndighe-terna på beslutet om att inleda förfarandet. Myndighe-terna lämnade kompletterande upplysningar i skrivelser av den 13 december 2006 och den 5 februari 2007. Ett möte hölls den 13 februari 2007 mellan kommissionen och de belgiska myndigheterna. Genom en skrivelse av den 20 februari 2007 lämnade Belgien ytterligare upplys-ningar. Kommissionen begärde kompletterande upplys-ningar genom en skrivelse av den 23 februari 2007, som de belgiska myndigheterna svarade på genom en skrivelse av den 28 februari 2007.

⁽¹⁾ EUT C 210, 1.9.2006, s. 6.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

2. BESKRIVNING AV PROJEKTET

- (4) Stödmottagaren är enligt planerna General Motors Belgium i Antwerpen, som utgör en del av General Motors Corporation ("GMC"). GMC:s verksamhet i Europa ("GM Europe") styrs av en särskild ledningsgrupp. Företaget, som bildades 1924, producerar bildelar för intern användning och för GMC:s andra dotterbolag samt monterar dessutom ihop bilar. Under 2005 producerade företaget 253 000 bilar. Merparten av produktionen exporteras. Fabriken monterar för närvarande modellen Opel Astra, som finns i ett marknadssegment där konkurrensen är särskilt hård, vilket har bekräftats av de belgiska myndigheterna. Företaget sysselsätter för närvarande 5 000 anställda.
- (5) General Motors Belgium har aviserat ett investeringsprogram på 127 miljoner euro för perioden 2005–2007, som omfattar följande:
- a) Produktion av en ny version av modellen Astra: utöver de tre versioner som redan produceras skall fabriken tillverka en modell Astra med plåtcabriolet ("cabrio" eller "Astra TwinTop"). Hittills har inte versionen "cabrio" tillverkats av GM Europe, utan lagts ut på entreprenad till det italienska företaget Bertone.
 - b) En fördubbling av kapaciteten i plåtpressverkstaden: utvecklingen av plåtpressverksamheten ingår som ett led i GM Europas strategi för att på ett bättre sätt hantera de lokala behoven. Den förbättrade självförsörjningsnivån vad gäller karosseridelar och en effektiv logistik mellan koncernens olika dotterbolag kommer att göra det möjligt att minska antalet bildelar som transporteras mellan fabriker.
- (6) Dessa två kompletterande verksamheter gör det möjligt att begränsa minskningen av personalstyrkan i Antwerpen och säkerställa fabriken framtid. Dessa förutsätter att man inför nya maskiner, nya komponenter, ny monteringssteknik och nya arbetsmetoder. Därför har ett utbildningsprogram som hör ihop med dessa ytterligare verksamheter anordnats för perioden 2005–2007. Kostnaden för programmet uppgår till 19,94 miljoner euro, medan det anmälda stödet uppgår till 5 338 500 euro. Då Antwerpen ligger i en region som inte är stödberättigad, är den högsta stödnivån 50 % för allmän utbildning och 25 % för särskild utbildning. Stödet beviljas i form av ett särskilt stöd från regionen Flandern (*Vlaams Gewest*).
- (7) Enligt de belgiska myndigheternas upplysningar omfattar programmet inslag av "allmän utbildning", vars kostnad uppgår till 6,22 miljoner euro. Den allmänna utbildningen kommer att omfatta verksamheter relaterade till:
- Teknisk utbildning (2,63 miljoner euro) (instruktörer: 90 % externa och 10 % interna): svetsning, gaffelt-rucksförare, "rullbro", verktygsmakare, fältingenjörer, Allen Bradley och Controllogix.
 - Grundläggande utbildning (0,79 miljoner euro) (instruktörer: 95 % externa och 5 % interna): datautbildning (programvara: excel, access, word, power point, etc.), sociala färdigheter (presentation, kommunikation, företagsledning, osv.) och uppgradering av bas-kunskaper (ekonomi för personal utan ekonomisk utbildning, ISO-standarder, säkerhet).
 - Allmän samordning (0,89 miljoner euro) (rådgivare: 100 % interna): en tillfällig grupp som tar emot anställda från olika avdelningar kommer att anförtros att utveckla, följa upp och stödja de *allmänna* utbildningsåtgärder som ingår i utbildningsprogrammen. Denna post motsvarar inte en utbildningsåtgärd som sådan, utan kostnaden för konsulttjänster i samband med den allmänna delen i utbildningsprogrammet.
 - Simulerad arbetsmiljö (1,89 miljoner euro) (instruktörer: 100 % interna): utbildning om principerna för en globaliserad produktionsmodell som genomförs i en komplex arbetsmiljö. I en simulerad arbetsmiljö, förklaring av följande begrepp och demonstration av deras växande betydelse: organisation av arbetsplatsen, säkerhet, arbete enligt gällande normer, visuell bearbetning, kostnadsbesparingar, ständiga förbättringar osv. Samtliga 5 000 anställda vid General Motors Belgium i Antwerpen kommer att följa den simulerade arbetsmiljöutbildningen i grupper om 17. Den kommer att äga rum i en särskild utbildningssal utrustad med en simulerad produktionslinje med träbilar.
- (8) Kostnaden för den *särskilda utbildningen* uppgår till 13,73 miljoner euro och omfattar följande åtgärder:
- Fortbildning (4,54 miljoner euro) (instruktörer: 100 % interna): praktisk utbildning för arbetstagare, som genomförs individuellt, på deras tjänsteställe.

- Utbildning som hör ihop med plåtpressverksamhet (4,35 miljoner euro) (instruktörer: 20 % externa och 80 % interna): GM Belgium skall både öka utbudet på metallplåtarna och kvantiteten. För att förbereda sig för detta arbete måste den nuvarande arbetskraften nå en högre teknisk kunskapsnivå. Utbildning kommer därmed att organiseras för att öka plåtpressarnas tekniska kunskaper (perforeringsmatriser, metallskärningsredskap osv.).
- Särskild teknisk utbildning (4,82 miljoner euro) (instruktörer: 20 % externa och 80 % interna): när produktionen av Astra TwinTop inleds påverkar detta fabriken nuvarande produktionsmetoder, särskilt vad gäller plåtpressningen, karrosserierna, lackningsverkstäderna, monteringen, kvalitetskontrollen och logistiken. Verkstäderna måste byggas om totalt. En grupp som företräder ingenjörer och arbetstagare kommer att bistå avdelningscheferna vid utformningen av dessa ändrade produktionsmetoder.

3. SKÅL TILL ATT FÖRFARANDET INLETTS

- (9) I sitt beslut av den 26 april 2006 om att inleda granskningsförfarandet, uttryckte kommissionen sitt tvivel beträffande stödets nödvändighet och ifrågasatte om inte utbildningsåtgärderna skulle ha organiserats även utan stöd. Eftersom stödet inte verkade leda till att stödmottagaren genomförde några ytterligare utbildningsåtgärder föreföll det inte ha någon positiv effekt, utan ledde bara till en snedvridning av konkurrensen. Om denna bedömning bekräftades skulle stödet inte kunna godkännas.
- (10) Beträffande de utbildningsåtgärder som hör ihop med lanseringen av en ny modell har kommissionen konstaterat att produktionen av en ny modell är något normalt och regelbundet förekommande som är nödvändigt för att upprätthålla konkurrenskraften inom bilindustrin. Utbildningskostnaderna i samband med lanseringen av en ny modell uppstår därför normalt hos alla biltillverkare, helt enkelt för att marknaden fordrar detta. För att producera nya modeller måste biltillverkarna utbilda arbetskraften i den nya teknik som skall användas. Det är därför mer än troligt att GM Europe i vilket fall som helst skulle ha organiserat utbildningsåtgärderna i fråga, även utan stöd. Detta verkar vara också vara betecknad bland merparten av konkurrenterna inom sektorn.
- (11) Kommissionen har tagit upp liknande frågor beträffande stödets stimulanseffekt för att stödja utvecklingen av plåt-

pressverksamheten. Utbildningskostnaderna för denna verksamhet är nödvändiga för (att öka) produktionen av bildelar, som är en normal verksamhet inom bilindustrin. Bildelar är en viktig och oundgänglig insatsvara vid monteringen och utgör en betydande del av bilkostnaden. Enbart marknadskrafterna borde vara tillräckliga för att ge företaget incitament att åta sig utbildningskostnaderna. Det är därmed troligt att de utbildningsåtgärder som omfattas skulle ha genomförts i vilket fall som helst, även utan stöd.

- (12) Kommissionen anmodade därför de belgiska myndigheterna att förklara varför de, i detta fall och tvärtemot vad som iakttagits hos merparten av biltillverkarna inom gemenskapen, anser att stödmottagaren inte skulle ha kapacitet (eller vilja) att täcka de väntade kostnaderna för utbildningsåtgärderna genom de vinster den skulle uppnå (särskilt kapaciteten att framställa en ny produkt eller en ökad produktivitet hos den utbildade arbetskraften). Kommissionen hävdade också att Belgien, i detta skede av förfarandet, inte har lämnat några bevis på att det inte skulle ha räckt med bara marknadskrafterna för att få företaget att genomföra det planerade utbildningsprogrammet.
- (13) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 1 september 2006⁽³⁾. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på åtgärden i fråga. Ingen berörd tredje part har inkommit med synpunkter.

4. KOMMENTARER FRÅN BELGIEN

- (14) De belgiska myndigheterna bestrider kommissionens preliminära bedömning av två skäl. I första hand anser de att principerna om rättssäkerhet, likabehandling och god förvaltning har kränkts. De belgiska myndigheterna påpekar att kommissionen tidigare systematiskt har godkänt liknande utbildningsstöd, bland annat till förmån för GM Belgium. De belgiska myndigheterna påpekar också att kommissionen på ett omfattande sätt ändrade sin tolkning av kommissionens förordning (EG) nr 68/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd till utbildning⁽⁴⁾, bara sex månader innan den löpte ut. Enligt deras åsikt hade förordning (EG) nr 68/2001 tillämpats enhetligt under fyra och ett halvt år. Enligt principen om god förvaltning skulle kommissionen ha väntat till dess förordningen löpte ut och vid den tidpunkten ändrat den i enlighet med den nya strategin.

⁽³⁾ Se fotnot 1.

⁽⁴⁾ EGT L 10, 13.1.2001, s. 20. Förordningens giltighetstid har förlängts till och med den 30 juni 2008 genom kommissionens förordning (EG) nr 1976/2006 (EUT L 368, 23.12.2006, s. 85).

- (15) Som ett ytterligare skäl påstår de belgiska myndigheterna att utbildningsåtgärderna i fråga har stora positiva effekter på ekonomin. Vidare försäkrar de att detta utbildningsprogram sträcker sig utöver företagets behov. Denna försäkran gäller dock bara vissa delar av utbildningsprogrammet.
- (16) De belgiska myndigheterna gör också gällande att Astra TwinTop kunde ha tillverkats av Bertone, liksom de tidigare versionerna av modellen.
- (17) Slutligen påpekade de belgiska myndigheterna att redan innan förfarandet inleddes ⁽⁵⁾ hade GM Europe genomfört jämförande studier för att bestämma den bästa lokaliseringen för produktionen av Astra TwinTop, och att utbildningsstödet hade varit en faktor vid beviljandet av projektet till GM Belgium. Under dessa omständigheter anser de belgiska myndigheterna att stödet är nödvändigt.

5. BEDÖMNING AV STÖDET

5.1 Förekomst av stöd

- (18) Kommissionen anser att åtgärden utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget. Det beviljas i form av ett bidrag från den flamländska regeringen och finansieras därmed med statliga medel. Stödåtgärden är selektiv då den begränsar sig till General Motors Belgium. Detta selektiva bidrag kan snedvrیدا konkurrensen mellan GM Europas produktionsanläggningar genom att ge General Motors Belgium en fördel framför de andra produktionsanläggningarna inom koncernen. Den riskerar också att snedvrیدا konkurrensen med andra bilproducenter. Vidare karaktäriseras marknaden för motorfordon av en omfattande handel mellan medlemsstaterna. Kommissionen noterar också att GM Europas anläggningar är lokaliserade i olika medlemsstater. Stödåtgärden kan därmed komma att snedvrیدا konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna. Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att den föreslagna stödordningen utgör statligt stöd. De belgiska myndigheterna bestrider inte denna slutsats.

5.2 Rättslig grund för bedömningen

- (19) De belgiska myndigheterna begär att stödet skall godkännas på grundval av förordning (EG) nr 68/2001, då stödet är relaterat till ett utbildningsprogram.
- (20) I enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 68/2001 gäller att om det stödbelopp som beviljats ett företag för ett enskilt utbildningsprojekt överstiger 1 miljon euro, undantas inte stödet från anmälningsskyldigheten i artikel 88.3 i fördraget. Kommissionen noterar att det föreslagna stödet uppgår till 5,338 miljoner euro, att det skall beviljas ett företag och att utbildningsprojektet är ett individuellt projekt. Den anser därför att anmälningsskyldigheten gäller för stödet i fråga och att det vederbörligen har iakttagits av de belgiska myndigheterna.
- (21) I punkt 16 i förordning (EG) nr 68/2001 förklaras att detta slags stöd inte automatiskt kan undantas: "Det är lämpligt att stora stödbelopp fortfarande blir föremål för en enskild granskning av kommissionen innan de genomförs".
- (22) Redan i beslutet om att inleda förfarandet påpekar kommissionen att eftersom stödåtgärden inte kan undantas enligt förordning (EG) nr 68/2001, måste den bedömas direkt på grundval av artikel 87.3 c i fördraget, där det anges att "stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset" kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden. När kommissionen bedömer ett individuellt utbildningsstöd som, på grund av beloppets storlek, inte uppfyller undantaget i förordning (EG) nr 68/2001 och därför måste bedömas direkt på grundval av artikel 87.3 c i fördraget, tillämpar kommissionen analogt samma riktlinjer som i förordning (EG) nr 68/2001. Detta innebär bland annat en kontroll av att alla de andra undantagskriterierna som anges i förordningen är uppfyllda. Kommissionen begränsar sig dock inte till att kontrollera att dessa kriterier iakttagits, utan måste genomföra en grundligare bedömning av stödåtgärdens förenlighet. Syftet med en individuell anmälan är en detaljerad bedömning av stödet mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i ärendet i fråga.

⁽⁵⁾ Skrivelse av den 7 februari 2006.

5.3 Förenlighet med den gemensamma marknaden

- (23) Kommissionen anser att det anmälda projektet uppfyller de formella undantagskriterier som anges i artikel 4 i förordning (EG) nr 68/2001. För det första är de stödberättigande kostnader som anmälts förenliga med artikel 4.7 i förordning (EG) nr 68/2001. För det andra förefaller personalkostnaderna för dem som deltar i utbildningsprojektet och som omfattas av stödet att ha begränsats till det totala beloppet för övriga stödberättigande kostnader⁽⁶⁾. För det tredje har stödnivån, i enlighet med artikel 4.2 och 4.3, begränsats till 25 % för den särskilda utbildningen och till 50 % för den allmänna utbildningen. GM Belgium är ett stort företag beläget i en icke-stödberättigad region och utbildningen inte är avsedd för mindre gynnade kategorier av arbetstagare.
- (24) Kommissionen påpekar dock att en stödåtgärd bara kan anses vara förenlig med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i fördraget när den är nödvändig för att ge stödmottagaren möjlighet att genomföra verksamheten i fråga. Kommissionen noterar att stödets nödvändighet är ett allmänt kriterium för förenlighet. Om stödet inte leder till att stödmottagaren genomför ytterligare verksamhet som inte skulle ha genomförts bara med hjälp av marknadskrafterna kan inte stödet anses ha positiva effekter som kan uppväga en snedvridning av handeln och kan därför inte godkännas. Beträffande förenligheten med artikel 87.3 c i fördraget "underlättar" inte stödet utvecklingen av vissa näringsverksamheter om företaget i vilket fall som helst skulle ha genomfört de subventionerade verksamheterna, även utan stöd.
- (25) Vad gäller utbildningsstöd anges i skäl 10 i förordning (EG) nr 68/2001 att "Utbildning har i de flesta fall positiva externa effekter för samhället i stort eftersom den ökar utbudet på yrkesutbildad arbetskraft som andra företag kan dra nytta av, stärker den gemenskapsindustrins konkurrenskraft och spelar en viktig roll i sysselsättningsstrategin. Eftersom företag i Europeiska gemenskapen i allmänhet investerar för lite i utbildning av sina anställda skulle statligt stöd kunna hjälpa till att korrigera denna marknadsbrist och kan därför på vissa villkor anses vara förenligt med den gemensamma marknaden och av det skälet undantas från förhandsanmälan". I punkt 11 tilläggs att det skall säkerställas att "statligt stöd begränsas till det som är absolut nödvändigt för att förverkliga det gemenskapsmål som inte kan uppnås enbart genom marknadskrafternas försorg [...]"
- (26) Det marknadsmisslyckande som medges i förordning (EG) nr 68/2001 beror på att företagen "investerar för lite i utbildning av sina anställda". När ett företag planerar nya utbildningsåtgärder jämför det i allmänhet kostnaderna för åtgärderna med de vinster det kan få från dem (som en produktivitetsökning eller kapaciteten att producera nya produkter). Företaget tar i allmänhet inte hänsyn till vinsterna vad gäller gemenskapens ekonomi som helhet, som det inte kan uppnå för egen räkning. Företaget kommer också att undersöka om det finns (billigare) alternativ till utbildning, som att rekrytera redan kvalificerad arbetskraft (eventuellt till nackdel för redan anställd personal). Därmed kan utbildningsstöd, i vissa fall, effektivt åtgärda ett särskilt marknadsmisslyckande. Under dessa omständigheter är stödet "nödvändigt för att förverkliga det gemenskapsmål som inte kan uppnås enbart genom marknadskrafternas försorg".
- (27) Beträffande kontrollen av nödvändigheten avseende utbildningsstödet till bilindustrin konstaterar kommissionen att den under de senaste 18 månaderna har samlat bevis på att vissa biltillverkare låter sina produktionsanläggningar lokaliserade i olika medlemsstater konkurrera med varandra när det gäller produktionen av nya modeller. Biltillverkarna jämför flera anläggningar när de planerar att lansera en ny produkt och bestämmer sedan vart de skall lokalisera produktionen på grundval av de totala produktionskostnaderna, det vill säga alla sorters kostnader, inklusive allt slags statligt stöd, också utbildningsstöd. Denna utveckling verkar bero på att de stora biltillverkarna för närvarande har en produktionskapacitet som överstiger efterfrågan och att deras produktionslinjer blivit flexibla. En anläggning kan därmed lättare ge utrymme för produktion av ytterligare modeller. Mot bakgrund av denna ekonomiska realitet där konkurrens mellan produktionsanläggningar är intensivare och risken finns för att vissa utbildningsstöd inte bidrar till det gemenskapsmål som anges i skäl 10 i förordning (EG) nr 68/2001, utan bara utgör ett driftstöd som snedvrider konkurrensen måste kommissionen noggrannare undersöka stödets nödvändighet "för att säkerställa att statligt stöd begränsas till det som är absolut nödvändigt för att förverkliga det gemenskapsmål som inte kan uppnås enbart genom marknadskrafternas försorg" (skäl 11 i förordningen)⁽⁷⁾. Denna bedömning motiveras än mer mot bakgrund av nuvarande marknadssituation inom bilindustrin som karaktäriseras av stor överkapacitet inom gemenskapen och som består på grund av en svag efterfrågan och de betydande produktivitetsökningar som regelbundet uppnås⁽⁸⁾.

⁽⁶⁾ På grund av de begränsade stödberättigande kostnaderna för dem som deltar i utbildningen har de stödberättigande kostnaderna för den allmänna utbildningen minskats till 5 438 000 euro och för den särskilda utbildningen till 10 478 000 euro.

⁽⁷⁾ Kommissionen drog liknande slutsatser i skäl 33 i sitt beslut av den 4 juli 2006 om Ford Genk (EUT L 366, 21.12.2006, s. 32).

⁽⁸⁾ Mot bakgrund av en svag efterfrågan, produktivitetsvinster och sjunkande priser har flera stora biltillverkare stängt anläggningar eller minskat sin personalstyrka inom gemenskapen under senare år. GM Europe tillkännagav för övrigt vid utgången av 2004 en omfattande omstruktureringsplan som medför en minskning av personalstyrkan på 12 000 personer (http://www.gmeurope.com/news/archive_0410.html)

- (28) Eftersom flera anläggningar konkurrerar i detta ärende och då stödet kan ha beviljats för andra syften än för att uppmuntra företaget att genomföra ytterligare utbildningsåtgärder anser kommissionen det nödvändigt att kontrollera stödets nödvändighet. Tvärtemot vad de belgiska myndigheterna hävdade i sitt svar på beslutet om att inleda förfarandet anser kommissionen att den har rätt att genomföra denna kontroll. De belgiska myndigheterna påpekar att kommissionen i tidigare ärenden inte genomfört en detaljerad bedömning av nödvändigheten vad gäller ett särskilt utbildningsstöd för kostnaderna för lanseringen av en ny modell. Det hindrar dock inte kommissionen från att göra det då den konstaterar att de ekonomiska villkoren har ändrats på de relevanta marknaderna ⁽⁹⁾.
- (29) Kommissionen konstaterar att utbildningsprogrammet i fråga hör ihop med anläggningens två nya verksamheter, produktionen av Astra TwinTop och utvecklingen av plåtpressverksamheten.
- Nödvändigheten av stödet kopplat till produktionen av den nya Astra TwinTop*
- (30) De belgiska myndigheterna hävdar i sin anmälan ⁽¹⁰⁾ att monteringen av Astra TwinTop innebär att det krävs fler manuella operationer, som svetsning. De försäkrar att produktionen av denna bilmodell påverkar all verksamhet i företaget (karosseri, lackeringsverkstäder, plåtpressverkstäder, logistik och montering) och att införandet av varje ny modell för med sig
- montering av nya delar,
 - införandet av moderna arbetsmetoder, och
 - nya monteringsstekniker.
- (31) De hävdar att en ny modell inte bara innebär att en ny produkt införs, utan också att många arbetstagare måste anpassa sig till nya maskiner, bildelar, monteringsmetoder och arbetsmetoder.
- (32) Denna beskrivning bekräftar att införandet av en ny modell i en produktionslinje, liksom i föreliggande ärende, i allmänhet kan genomföras med framgång först efter det att arbetstagarna genomgått en omfattande utbildning. Med andra ord är omfattande utbildningsåtgärder nödvändiga för att producera den nya modellen.
- (33) När GM Europe beslutat sig för att producera denna modell blir utbildningskostnaderna nödvändiga för genomförandet av detta affärsmissiga beslut.
- (34) Kommissionen noterar, vilket det nämner redan i beslutet om att inleda förfarandet, att lanseringen av en ny modell är något normalt och regelbundet förekommande som är ofrånkomligt för att behålla marknadsandelar och lönsamhet. Då nya modeller kräver att arbetskraften utbildas i de nya produktionsteknikerna bärs de utbildningskostnader som hör ihop med en ny modell av biltillverkarna helt enkelt för att marknaden fordrar detta.
- (35) De belgiska myndigheterna har inte lagt fram några nya inslag som strider mot denna bedömning. Trots en uppmaning i beslutet om att inleda förfarandet har de belgiska myndigheterna inte lämnat några övertygande argument som grund för att GM inte skulle ha organiserat utbildningsåtgärderna även utan stöd.
- (36) I detta avseende hävdade Belgien bara att utbildningsstödet var nödvändigt för att GM Belgium skulle bli den anläggning som GM Europas ledning valde för produktionen av Astra TwinTop. Bevis har lagts fram som stöd för detta påstående. Dessutom hävdade de belgiska myndigheterna att produktionen av den nya modellen kunde ha anförtratts Bertone, som är mer van att producera denna slags bilmodell.
- (37) Kommissionen påpekar dock att syftet med förordning (EG) nr 68/2001, i motsats till regionalt investeringsstöd, inte är att påverka valet av lokalisering för en ekonomisk verksamhet, utan att åtgärda den brist på utbildningsinvesteringar inom gemenskapen som nämns ovan. Belgien har inte heller förklarat varför det hypotetiska alternativa dotterbolaget till GM Europe, som skulle ha anförtratts produktionen av bilmodellen, inte skulle ha organiserat liknande utbildningsåtgärder ⁽¹¹⁾. Tvärtom visar de upplysningar som Belgien lämnat att, under dessa omständigheter, skulle varje annan anläggning inom GM Europe med sannolikhet ha varit tvingad att organisera ett liknande utbildningsprogram. Det går därför inte att dra slutsatsen att stödet ledde till att GM Europe organiserade fler utbildningsåtgärder inom gemenskapen.

⁽⁹⁾ I punkt 52 i EG-domstolens dom av den 30 september 2003 i de förenade målen C-57/00 P och C-61/00 P, anger domstolen att "Oavsett hur kommissionen tidigare tolkat artikel 92.2 c i fördraget [numera artikel 87.2 c] påverkar detta i alla händelser inte bedömningen av dess tolkning i det omtvistade beslutet, och heller inte det beslutets giltighet." På samma sätt anger förstainstansrätten i punkt 177 i sin dom av den 15 juni 2005 i mål T-171/02: "Det är nämligen endast inom ramen för artikel 87.3 c EG som lagenligheten av ett beslut av kommissionen, i vilket denna fastställer att ett nytt stöd inte uppfyller villkoren för tillämpning av detta undantag, skall bedömas och inte med hänsyn till kommissionens tidigare beslutspraxis, om det finns en sådan".

⁽¹⁰⁾ Bilaga 2 i anmälan.

⁽¹¹⁾ De mest sannolika kandidaterna var de anläggningar som redan producerade andra Astramodeler, särskilt anläggningen i Bochum (Tyskland).

(38) Det framgår inte klart för kommissionen vilka slutsatser som skall dras av de belgiska myndigheternas argument enligt vilket produktionen av den nya modellen skulle ha kunnat anförtröts Bertone. De belgiska myndigheterna har inte lagt fram några konkreta bevis på att Bertones produktion skulle ha krävt en mindre omfattande utbildningsinsats än i fallet med GM Europe⁽¹²⁾. Vidare har inte de belgiska myndigheterna bevisat att stödet spelat någon roll för GM Europas beslut att upphöra med att lägga ut produktionen av modellen på entreprenad. Det är tvärtom sannolikt att detta viktiga strategiska beslut hade fattats redan innan de belgiska myndigheterna utlovade stödet. Sammanfattningsvis leder inte det faktum att produktionen av Astra TwinTop, liksom tidigare modeller, kunde ha lagts ut på entreprenad till Bertone till att utbildningsstödet blir nödvändigt och förenligt.

Stödets nödvändighet relaterad till utvidgningen av plåtpressverksamheten

(39) De belgiska myndigheterna påstår att utvidgningen av plåtpressverkstaden ingår som ett led i GM:s strategi i Europa för att bättre uppfylla de lokala behoven, så att man kan minska transporter av bildelar mellan dotterbolagen. Beträffande anläggningen i Antwerpen planeras genom projektet följande:

— Ytterligare två plåtpressar.

— Produktion av ytterligare karrosseridelar.

— Införande av ny teknik.

(40) De belgiska myndigheterna hävdar att utvidgningen även förutsätter att ett stort antal arbetstagare måste lära sig att använda nya maskiner, bildelar, plåtpresstekniker och arbetsmetoder. Utbildningsprogrammet är utformat för att uppfylla detta behov.

(41) I beskrivningen ovan bekräftas det att i allmänhet, liksom i fallet i fråga, kan en utvidgning av plåtpressverksam-

heten bara lyckas om den åtföljs av en omfattande utbildning av arbetskraften. Utbildningen är med andra ord nödvändig för en utvidgning av plåtpressverksamheten.

(42) I sitt beslut om att inleda förfarandet ifrågasatte kommissionen stödets stimulerande effekt vad gäller utvidgningen av plåtpressverksamheten⁽¹³⁾. De belgiska myndigheterna har inte lagt fram några nya inslag som strider mot denna bedömning. De har inte förklarat varför GM inte skulle ha organiserat utbildningen i fråga, även utan stöd.

Preliminärt resultat

(43) På grundval av vad som anges ovan kan man dra slutsatsen att all utbildning som ger arbetstagarna den kompetens som är nödvändig för ett framgångsrikt genomförande av de två projekten (produktion av den nya modellen och utvidgning av plåtpressverksamheten) skulle ha organiserats, även utan stöd. Motsvarande stöd leder följaktligen inte till kompletterande utbildning, utan täcker företagets normala rörelsekostnader och det minskar därigenom sina normala kostnader. Kommissionen anser därför att stödet kommer att snedvräda konkurrensen och påverka handelsvillkoren i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset⁽¹⁴⁾. Under dessa omständigheter kan inte stödet berättigas på grundval av artikel 87.3 c i fördraget. Eftersom inget annat av undantagen som anges i artikel 87.2 och 87.3 i fördraget kan tillämpas i detta ärende, är stödet oförenligt med den gemensamma marknaden.

(44) Denna slutsats tillämpas oavsett om utbildningen i fråga är av *allmän* eller *särskild* karaktär. Kommissionen noterar att den allmänna utbildningsåtgärd som kallas "teknisk utbildning"⁽¹⁵⁾ avser kompetens som är nödvändig för de två nya verksamheterna och mer allmänt för driften av en konkurrenskraftig bilfabrik⁽¹⁶⁾. De belgiska myndigheterna har lämnat bevis på att en del av den *allmänna* "tekniska utbildningen" avser kvalifikationer som kräver en lång utbildningsperiod och att en icke försumbar andel av de berörda arbetstagarna varje år lämnar företaget. Det beror på de stora bristerna på dessa kvalifikationer som finns på den belgiska arbetsmarknaden (så kallade *bottleneck jobs*). Kommissionen anser att de belgiska myndigheterna i tillräcklig utsträckning har underbyggt sina argument vad gäller tre av de allmänna "tekniska utbildningsåtgärderna".

⁽¹²⁾ På Bertones webbplats anges att "la Carrozzeria Bertone har alltid gett den mänskliga faktorn en strategisk betydelse. [...] Därför har Carrozzeria Bertone alltid ägnat fortbildning och utnyttjande av arbetskraften särskild uppmärksamhet. Mer konkret innebär denna strategi att företaget under de två senaste åren har avsatt 240 timmar för utbildning [per person], det vill säga en investering på tre miljoner euro" (<http://www.bertone.it/carrozzeria3.htm>)

⁽¹³⁾ Se skäl 11.

⁽¹⁴⁾ Se förstainstansrättens beslut i mål T-459/93, Siemens SA mot kommissionen, REG 1995, s. II-1675, punkt 48.

⁽¹⁵⁾ Se skäl 7.

⁽¹⁶⁾ Produktionen av den nya modellen kräver exempelvis svetsning av ett större antal bildelar och företaget behöver därför ett större antal svetsare.

Utbildningens längd	Utbildningens totala längd	Personalomsättning: procentuell andel av arbetstagarna som årligen lämnar företaget	Stödberättigande kostnader: deltagare	Stödberättigande kostnader: andra kostnader
Gaffeltruckförare	40	58 %	132 000	42 500
Verktygsmakare	2 000	13 %	660 000	355 000
Teknik för underhåll	400	20 %	198 000	197 500

Märk: Vad gäller "svetsning", har Belgien lämnat upplysningar om en total utbildningstid på 60 timmar och en personalomsättning i fabriken på 4 %. Kommissionen anser att dessa siffror är ganska låga och att de inte hindrar företaget från att tillämpa vinsterna till följd av utbildningen. Personalomsättningen är därmed inte tillräcklig för att avskräcka företaget från att ingå åtaganden för sådana kostnader.

Det är därmed uppenbart att den höga personalomsättningen faktiskt hindrar företaget från att nå tillräckliga vinster genom denna slags utbildning för att kompensera kostnaderna. Det är därmed troligt att företaget inte skulle ingå åtaganden för dessa kostnader utan stöd.

- (45) Mot bakgrund av det som anges ovan anser kommissionen att stödet är nödvändigt för de tre utbildningsåtgärderna i fråga (i motsats till resten av den *allmänna* "tekniska utbildningen").

Utbildningsåtgärder som inte direkt hör ihop med de två projekten

- (46) I sin anmälan beskrev de belgiska myndigheterna hela utbildningsprogrammet som utformat för att stödja de två projekten i fråga⁽¹⁷⁾. De ytterligare upplysningar som de belgiska myndigheterna lämnade efter beslutet om att inleda förfarandet visar emellertid att en del av utbildningsåtgärderna avser kompetens som i verkligheten inte är oundgänglig för förverkligandet av dessa projekt. Det rör följande utbildningar (se beskrivningen ovan):

— Grundutbildning.

— Simulerad arbetsmiljö.

- (47) Kommissionen noterar att i motsats till resten av utbildningsprogrammet gäller grundutbildningen och den simulerade arbetsmiljön kvalifikationer som inte är nödvändiga för genomförandet av de två projekten i fråga. Projekten kan förverkligas och produktionen inledas utan att man behöver organisera denna slags utbildning. De rör inte heller kompetens som omedelbart krävs för bilproduktionen. Det resonemang om utbildningens nödvändighet som utvecklats ovan är inte tillämplig på projekten. Då denna utbildning förefaller gå utöver företagets behov är det omöjligt att dra slutsatsen att den skulle ha

organiserats även utan stöd. I brist på andra inslag som bevisar motsatsen anser kommissionen att det statliga stödet verkar vara nödvändigt för att utbildningen i fråga skall kunna organiseras.

- (48) Slutligen noterar kommissionen att utgiftsposten "*allmän samordning*" inte avser en utbildningsåtgärd som sådan, utan rådgivning för att stödja den *allmänna* utbildningen. Den kan därför delvis inkluderas i de stödberättigande kostnaderna i den omfattning den täcker "grundutbildning", "simulerad arbetsmiljö" och en del av den *allmänna* "tekniska utbildningen" för vilken ett stöd har bedömts vara nödvändigt⁽¹⁸⁾.

- (49) Med hänsyn tagen till bestämmelsen i förordning (EG) nr 68/2001 som begränsar kostnaderna för deltagarna i utbildningsprojektet till det totala beloppet för övriga kostnader, uppgår de stödberättigande kostnaderna för de delar av utbildningsprogrammet för vilka ett stöd är nödvändigt till 4,362 miljoner euro, och själva stödet till 2,181 miljoner euro. Eftersom övriga formella villkor som fastställs i förordning (EG) nr 68/2001 också iaktas, vilket anges i skäl 23, drar kommissionen slutsatsen att denna del av det anmälda stödet är förenligt med den gemensamma marknaden.

6. SLUTSATSER

- (50) Kommissionen anser att den del av stödåtgärderna som de belgiska myndigheterna anmält och som utgörs av stödberättigande kostnader som uppgår till 4,362 miljoner euro, vilket motsvarar ett stödbelopp på 2,181 miljoner euro, överensstämmer med kriterierna om förenlighet med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 87.3 c i fördraget.

⁽¹⁸⁾ På grundval av antalet utbildningstimmar drar kommissionen slutsatsen att 80,71 % av kostnaderna för den "*allmänna samordningen*", dvs. ett belopp på 0,723 miljoner euro, kan tilldelas grundutbildningen, simulerad arbetsmiljö och den *allmänna* tekniska utbildning för vilken stödet är nödvändigt. Dessa utbildningstimmar omfattar: i) *Teknisk utbildning* (de belgiska myndigheternas skrivelse av den 28 februari 2007): 50 800 timmar, varav 30 000 avser de tre utbildningsåtgärder för vilka ett stöd anses vara nödvändigt. ii) *Grundutbildning* (de belgiska myndigheternas skrivelse av den 7 februari 2006: antalet deltagare multiplicerat med det genomsnittliga antalet utbildningstimmar per deltagare under en period på tre år): 17 000 timmar. iii) *Simulerad arbetsmiljö* (idem): 40 000 timmar.

⁽¹⁷⁾ Bilaga 2 i anmälan.

(51) Kommissionen anser att resterande stöd inte är nödvändigt för förverkligandet av motsvarande utbildningsåtgärder. Detta stöd är inte förenligt med den gemensamma marknaden enligt något av undantagen i fördraget och bör följaktligen förbjudas. Enligt de belgiska myndigheterna har stödet ännu inte beviljats och det finns därför inget behov av att återkräva det.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Belgien planerar att genomföra för ett utbildningsprojekt hos General Motors Belgium i Antwerpen är oförenligt med den gemensamma marknaden vad gäller 3 157 338,40 euro.

Denna del av stödet får därför inte genomföras.

Det resterande statliga stödet, som uppgår till 2 181 161,60 euro, är förenligt med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 87.3 c i fördraget.

Artikel 2

De belgiska myndigheterna skall inom två månader räknat från dagen för delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om alla åtgärder som vidtagits för att följa det.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien.

Utfärdat i Bryssel den 4 april 2007.

På kommissionens vägnar

Neelie KROES

Ledamot av kommissionen