

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 11 juni 2003

om det statliga stöd som Spanien har genomfört till förmån för Volkswagen Navarra SA

[delgivet med nr K(2003) 1745]

(Endast den spanska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2004/244/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT
DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

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

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

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 2 februari 2001 anmälde Spanien till kommissionen ett planerat regionalstöd till förmån för Volkswagen Navarra SA (nedan kallat "VW Navarra"). Kommissionen begärde ytterligare upplysningar den 2 april 2001. Efter ansökan om uppskov med svaret den 10 april och 29 maj lämnade Spanien ytterligare upplysningar genom en skrivelse av den 31 augusti 2001.

(2) Kommissionen begärde att få göra ett besök på anläggningen i Arazuri (nära Pamplona i Navarra) och på den alternativa lokaliseringsplatsen i Bratislava. De spanska myndigheterna föreslog inget datum för ett besök i Bratislava. Ett besök i Arazuri som enligt överenskommelse skulle äga rum den 8 november 2001 ställdes in av de spanska myndigheterna genom en skrivelse av den 5 november. Kommissionen ställde nya frågor till Spanien genom en skrivelse av den 8 november 2001 som besvarades av Spanien den 11 december 2001.

(3) Genom en skrivelse av den 19 december 2001 begärde kommissionen åter att få besöka fabriken i Arazuri och de spanska myndigheterna accepterade ett besök den 31 januari 2002 genom ett meddelande per e-post den 17 januari. Efter besöket skickades den 13 februari 2002 ytterligare en begäran om upplysningar som Spanien besvarade den 20 mars.

(4) Den 22 maj 2002 fattade kommissionen ett beslut att inleda det formella granskningsförfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget, då kommissionen betvivlade att stödet var förenligt med den gemensamma marknaden. Spanien lämnade sina synpunkter den 26 juni 2002.

(5) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ⁽²⁾. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga. Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

(6) Ett besök på fabriken i Bratislava gjordes den 11 oktober 2002 varefter kommissionen den 22 oktober sände en ny begäran om upplysningar till Spanien. Efter att den 13 december ha begärt uppskov för svaret lämnade de spanska myndigheterna ytterligare upplysningar genom en skrivelse av den 20 december 2002. Den 13 mars 2003 begärde kommissionen ytterligare upplysningar som Spanien lämnade genom en skrivelse av den 31 mars.

⁽¹⁾ EGT C 161, 5.7.2002, s. 9.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

II. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

- (7) VW Navarra är ett spanskt dotterbolag till den tyska bilkoncernen Volkswagen AG (nedan kallad "VW-gruppen"). Det anmälda projektet gäller tillverkningen av en ny Polo-modell kallad VW 24X. Projektet påbörjades i maj 2000 och kommer att avslutas i december 2004. Investeringarna omfattar en ny plåtpress för tillverkning av sidostycken, tak och skärmar på den nya bilen, en andra produktionslinje för karosseri, en ny lackeringsverkstad och en andra monteringslinje.
- (8) Det anmälda projektet innebär att den nya modellen tillverkas i 1 800 exemplar/dag. Av dessa skall i princip 1 000 bilar/dag monteras i Arazuri (Navarra) och 300 bilar/dag på en Volkswagenanläggning i Bratislava (Slovakien). För resterande 500 bilar/dag förutsätts att nya linjer byggs och dessa bilar utgör enligt Spanien den rörliga delen av projektet där lokaliseringalternativ i Arazuri och Bratislava har övervägts. En undersökning som VW genomförde i februari 2000 visar att Bratislava var en mer attraktiv plats för projektet än Arazuri. Det som enligt anmälan ledde till att VW beslutade sig för Arazuri som lokaliseringsplats för tillverkningen av 500 bilar/dag var möjligheten att få statligt stöd som partiell kompensation för de högre kostnaderna. Att projektet förläggs till Arazuri innebär att den spanska fabriken kan behålla sin produktionskapacitet på 1 500 bilar om dagen efter bytet av modell.
- (9) Tillverkningen av den nya Polo-modellen på den första nya produktionslinjen för 750 bilar/dag (den icke rörliga delen av projektet) påbörjades i Arazuri i juli 2001. VW:s nuvarande Polo-modell tillverkades på den linje som förekom redan innan fram till september 2001. Därefter monterades linjen ned för att ge plats åt den nya andra produktionslinjen för 750 bilar/dag (av vilka 500 ingår i den rörliga delen); tillverkningen påbörjades i slutet av 2001.

Rättsliga grunder, investeringar och stödbelopp

- (10) Det anmälda stödet beviljas i enlighet med godkända stödordningar som fastslagits i Decreto Foral 361/2000: "Nytt investerings- och sysselsättningsstöd" den 20 november 2000⁽³⁾.
- (11) Enligt meddelandet kommer de totala investeringarna i projektets rörliga del i Arazuri att uppgå till ett nominellt belopp på 368, 5 miljoner euro, motsvarande 335,3 miljoner euro i nuvärde (basår 2001, diskonteringsränta 6,33 %).

- (12) Det planerade stödets nominella värde uppgår till en bruttobidragsekvivalent på 72,2 miljoner euro, med ett reellt värde på 61,85 miljoner. Det innebär att stödnivån skulle uppgå till 18,45 % av bruttobidragsekvivalenten. Arazuri är ett regionalt stödområde enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget, med ett regionalt stödtag på 20 % NBE under 2000–2006.
- (13) Inget annat gemenskapsstöd har tilldelats för finansiering av projektet.

III. SKÄLEN TILL ATT FÖRFARANDET INLEDS

- (14) I sitt beslut av den 22 maj 2002 om att inleda förfarandet⁽⁴⁾ uttalade kommissionen tvivel beträffande det föreslagna stödets proportionalitet och i vilken mån stödet behövs. För att skingra dessa tvivel begärde kommissionen ytterligare klagöranden och dokument och tog upp möjligheten att besöka fabriken i Bratislava.
- (15) Vad stödbehovet beträffar betvivlade kommissionen att Bratislava hade övervägts för projektet som ett bärkraftigt alternativ till Arazuri. För det första konstaterade kommissionen att de inlämnade uppgifterna inte bevisade att Bratislava på allvar hade övervägts som en alternativ anläggning för den rörliga produktionen av 500 bilar/dag. För det andra betvivlade kommissionen att dessa 500 bilar hade tilldelats Bratislava perioden strax före november 2000 (när VW-gruppen officiellt utsåg Arazuri för projektet), eftersom VW redan i september 1999 hade valt Bratislava för ett annat projekt (tillverkning av terrängbilen Tuareg).
- (16) Vad gäller stödets proportionalitet uttalade kommissionen tvivel beträffande huruvida: a) investeringar i "utrustning för leverantörer" hade betraktats som rörliga, b) totalbeloppet på [...] (*) euro för investeringar i förbehandlingsanläggningen i Arazuri, som Spanien betraktade som rörliga, kunde beaktas för att fastställa grunderna för "stödberättigande kostnader" och bedöma de regionala nackdelarna och c) kostnaderna vid uppsägning i Arazuri hade motiverats på ett korrekt sätt i kostnads- och intäktsanalysen.
- (17) Slutligen gav kommissionen uttryck för behovet av att kontrollera de meddelade siffrorna beträffande kapaciteten, i syfte att utvärdera projektets inverkan på de kapacitetsproblem som bilindustrin stöter på.

⁽³⁾ Förslaget till stödordningen godkändes av kommissionen den 3 maj 2000, stöd nr N 141/2000 (EGT C 284, 7.10.2000, s. 4).

⁽⁴⁾ Se fotnot 1.

^(*) Delar av denna text har utformats så att konfidentiella uppgifter inte skall röjas. Dessa delar omges av en hakparentes.

IV. KOMMENTARER FRÅN SPANIEN

- (18) Den 26 juni 2002 översände de spanska myndigheterna sina kommentarer om inledandet av förfarandet. Kommissionen fick flera upplysningar och handlingar under sitt besök på fabriken i Bratislava den 11 oktober 2002 och genom en skrivelse av den 13 december 2002. Kommissionen har beaktat dessa kommentarer och upplysningar.
- (19) Beträffande Bratislavas potential som en alternativ fabrik har de spanska myndigheterna lagt fram bevis med en ingående beskrivning av de olika steg i beslutsprocessen som förde fram till att Arazuri valdes för projektet.
- (20) Vad gäller tidsplanen för beslutet att förlägga projektet till Arazuri bekräftade de spanska myndigheterna att projektet för tillverkning av 500 Polo/dag i Bratislava inte var förenligt med projektet för tillverkning av terrängbilen Tuareg SUV (Sport Utility Vehicle) i samma fabrik. Enligt Spanien hade produktionen av Polo-modellen kunnat öka i Bratislava om produktionslinjer hade byggts för Tuareg på ett markområde intill det område där den befintliga fabriken är belägen.
- (21) Spanien påpekar att Volkswagen visserligen inte ägde det aktuella markområdet i slutet av 2000 men lätt hade kunnat förvärva det, eftersom det var ett industriområde och Volkswagen då kunde ha återopat den slovakiska lagen 175/99 om större investeringsprojekt som fastställer snabba och effektiva förfaranden vid köp av markområden avsedda för betydande industriprojekt.
- (22) Spanien tillhandahöll upplysningar som visar att Tuareg- och Polo-projekten hade kunnat genomföras samtidigt och att Tuareg-modellen hade kunnat färdigställas inom tidsplanen (juli 2002) med godtagbara extra kostnader. Enligt Spaniens beräkningar skulle ett genomförande av Tuareg-projektet utanför det nuvarande fabriksområdet ha medfört extra kostnader på [...] miljoner euro, särskilt för köp av mark och den grundläggande infrastrukturen. Övriga kostnader (byggnader, maskinpark) påverkades inte av situationen i Bratislava. Spanien inbegrep emellertid inte dessa extra kostnader i kostnads- och intäktsanalysen, eftersom de inte direkt rör beslutet om placering av den rörliga produktionen av 500 Polo/dag.
- (23) De spanska myndigheterna tillhandahöll dessutom ytterligare upplysningar beträffande de tvivel i fråga om stödets proportionalitet som kommissionen gav uttryck för vid inledandet av förfarandet.
- (24) För det första förklarade de spanska myndigheterna att inga investeringar i "utrustning för leverantörer" betraktades som rörliga i kostnads- och intäktsanalysen.
- (25) För det andra, beträffande investeringarna i nya förbehandlingsanläggningar i lackeringsverkstaden i Arazuri hävdade de spanska myndigheterna att VW-gruppen aldrig övervägt möjligheten att bygga en fabriks hall för förbehandling av 1 000 bilar/dag och att siffror för en sådan investering därför inte kunde tillhandahållas. VW-gruppen var tvungen att välja mellan följande två alternativ: a) en anpassning av den nuvarande linjen till 1 000 bilar/dag (kostnad: [...] euro) och bygget av ytterligare en ny linje för 500 bilar/dag (kostnad: [...] euro), vilket skulle innebära två olika förbehandlingsprocesser eller b) bygget av en ny linje för förbehandling av 1 500 bilar/dag (kostnad: [...] euro) med en enda förbehandlingsprocess.
- (26) VW-gruppen valde det senare alternativet eftersom det innebär att en enda process kan genomföras där en enda teknik och en standardkvalitet tillämpas och för att det kräver färre resurser för underhåll. Dessa fördelar kompenseras i längden större delen av investeringskostnaderna.
- (27) De spanska myndigheternas slutsats är att de rörliga investeringar som skall motiveras i kostnads- och intäktsanalysen uppgår till [...] euro ([...] euro för den nya förbehandlingslinjen av 1 500 bilar/dag minus [...] euro för omvandling av den nuvarande linjen för 1 000 bilar/dag som skulle ha krävts om projektet genomfördes i Bratislava). De spanska myndigheterna bekräftar att detta överensstämmer med den metod som tillämpats i kostnads- och intäktsanalysen, som innebär att de investeringar beräknas som krävs för att tillverka 1 000 bilar och sedan 1 500 samt att skillnaden och den rörliga investeringsvolymen beaktas.
- (28) Sedan gör de spanska myndigheterna en detaljerad uppdelning av kostnaderna vid uppsägning av de [...] arbetstagare som skulle ha förlorat sitt arbete om man hade valt den alternativa lokaliseringsplatsen. Det totala beloppet på [...] euro har beräknats enligt artikel 51 i Estatuto de los Trabajadores, som föreskriver ett avgångsvederlag vid kollektiv uppsägning på 20 kalenderdagar per tjänsteår. Kostnaderna vid uppsägning har beräknats utifrån de arbetstagare som har kortast anställningstid inom företaget och anställdes 1998. Den spanska staten bekräftade dessutom att VW Navarra inte har en uppsägningsplan utan en plan för frivilliga förtida pensionsavgångar som inte kan betraktas som ett tecken på det normala tillvägagångssättet med massuppsägning av arbetskraft.
- (29) Slutligen bekräftade de spanska myndigheterna att ingen kapacitetsökning i VW-gruppen i Europa beräknas ske fram till 2004 enligt den senaste årsplanen (som upprättades 2002 för åren 2003–2007).

V. BEDÖMNING AV STÖDET

- (30) Den åtgärd som Spanien har anmält till förmån för VW Navarra utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget, då den finansieras av staten eller med hjälp av statliga resurser. Åtgärden utgör dessutom en betydande del av projektets finansiering och kan därför leda till konkurrensnedvridningar inom gemenskapen i och med att VW Navarra ges ett försprång i förhållande till konkurrenter som inte erhåller stöd. Vidare bedrivs en aktiv handel mellan medlemsstaterna på bilmärknaden.
- (31) I artikel 87.2 i EG-fördraget anges olika typer av stöd som är förenliga med den gemensamma marknaden. Med tanke på stödets art och syfte och företagets geografiska läge är bestämmelserna i a, b och c inte tillämpliga på den aktuella planen. I artikel 87.3 anges andra typer av stöd som kan anses vara förenliga med den gemensamma marknaden. Kommissionen noterar att projektet är förlagt till Arazuri i regionen Navarra, ett regionalt stödområde enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget, med ett regionalt stödtag på 20 % NBE.
- (32) Det aktuella stödet är avsett för VW Navarra som tillverkar och monterar motorfordon. Företaget ingår i bilindustrin enligt den mening som avses i EU:s rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin⁽⁹⁾ (nedan kallade "rambestämmelserna").
- (33) I rambestämmelserna fastslås att alla former av stöd som de offentliga myndigheterna avser att bevilja ett enskilt projekt inom ramen för godkända stödordningar till förmån för ett företag inom sektorn, enligt artikel 88.3 i fördraget skall anmälas innan det beviljas, om minst ett av följande tröskelvärden överskrids: 1) totalkostnaden för projektet uppgår till 50 miljoner euro; 2) det sammanlagda bruttobeloppet för stöd till projektet, både statligt stöd och stöd som härrör sig från gemenskapsinstrument, uppgår till 5 miljoner euro.
- (34) Både den totala kostnaden för projektet och stödbeloppet överskrider anmälningströsklarna. De spanska myndigheterna har således iakttagit kraven i artikel 88.3 i fördraget genom att anmäla det föreslagna stödet till utbildning samt regionalstödet till VW Navarra.
- (35) Kommissionen skall enligt rambestämmelserna kontrollera att det beviljade stödet är att betrakta som nödvändigt för genomförandet av projektet och att det är proportionerligt till svårighetsgraden för de problem som skall lösas. Båda dessa villkor, behov och proportionalitet, måste vara uppfyllda för att kommissionen skall godkänna statligt stöd inom bilsektorn.
- (36) Vad beträffar punkt 3.2 a i rambestämmelserna måste det stödmottagande företaget, för att påvisa behovet av ett regionalstöd, tydligt kunna visa att det har ett bärkraftigt alternativ för genomförandet av projektet. Om de aktuella investeringarna inte kan göras på en annan ny eller befintlig industrianläggning inom koncernen, måste företaget genomföra projektet på den enda möjliga fabriksanläggningen, även utan stöd. Regionalstöd kan därför inte beviljas för ett projekt som inte är geografiskt rörligt.
- (37) Kommissionen har med hjälp av en oberoende expert inom bilindustrin granskat den dokumentation och de upplysningar som Spanien har lämnat för att ta ställning till om projektet är rörligt.
- (38) Vad gäller frågan huruvida Bratislava var ett bärkraftigt alternativ för projektet är kommissionen nöjd med de bevis som de spanska myndigheterna lämnat. Det framgår av dokumentationen att VW-gruppen ställde upp ett första mål för 1998 på [...] bilar/dag för den nya Polo-modellen som skulle tillverkas i fabriker i Arazuri, Bratislava och Martorell (Spanien). I ett senare skede övergavs planerna för Martorell och de första prognoserna sänktes i juni 1999 till [...] bilar/dag, varav [...] i Arazuri och övriga bilar i Bratislava. Samtidigt hade VW-gruppen kontakter med den regionala regeringen i Navarra angående möjligheten till statligt stöd för att säkra investeringarna i Arazuri. I det här skedet undersökte VW-gruppen den tekniska genomförbarheten och de investeringar som krävdes utifrån de olika hypoteserna om de båda anläggningarna. Det formella beslutet att tillverka 1 500 bilar/dag i Arazuri och 300 i Bratislava godkändes slutligen av VW-gruppen i november 2000, sedan gruppen fått garantier från den regionala regeringen i Navarra om möjligheten för stöd till projektet.
- (39) Vad gäller möjligheten att förverkliga Polo-projektet i Bratislava samtidigt som det Tuareg-projekt som redan planerats på de slovakiska anläggningarna, framgår det av bevisdokumentationen från de spanska myndigheterna samt besöket på fabriken att det verkligen fanns en sådan möjlighet, eftersom det fanns tillräckligt mycket mark i anslutning till de nuvarande anläggningarna som enkelt hade kunnat förvärvas för att genomföra Tuareg-projektet och för att inga tekniska hinder förelåg som skulle ha hindrat ett sådant genomförande.

⁽⁹⁾ EGT C 279, 15.9.1997, s. 1.

- (40) Kommissionen anser emellertid att de extra kostnader för genomförandet av Tuareg-projektet utanför det nuvarande fabriksområdet bör beaktas, som Spanien beräknade till [...] miljoner euro, som extra kostnader till alternativet att tillverka 500 Polo-modeller/dag (rörlig tillverkning) i Bratislava, eftersom dessa kostnader skulle ha uppstått som en direkt konsekvens av beslutet att inte genomföra projektet i Arazuri, men inte aktualiserades tack vare det slutliga beslutet att förlägga projektet till Arazuri.
- (41) Mot bakgrund av alla dessa upplysningar drog kommissionen slutsatsen att Bratislava faktiskt hade övervägts som ett bärkraftigt alternativ till Arazuri för projektet.
- (42) Regionalstöd till modernisering och rationalisering, inslag som i allmänhet inte är rörliga, kan inte godkännas inom bilsektorn. Däremot kan en utbyggnad eller omvandling som leder till en radikal förändring av produktionsstrukturen i den befintliga anläggningen berättiga till regionalstöd.
- (43) Under sitt besök i Arazuri konstaterade kommissionen, med stöd av en oberoende expert inom bilindustrin, att det aktuella investeringsprojektet avsåg en omvandling av den befintliga anläggningen för en total förnyelse av en viss bilmodell. Verkstäderna för plåtpress och lackering är helt nya och förändringarna av produktionslinjerna för karosseri och montering, liksom utökningen med en andra produktionslinje för karosseri och en för montering, visar att projektet innebär en radikal förändring av en befintlig anläggning. Kommissionen anser att projektet kan betraktas som en omvandling.
- (44) Kommissionens slutsats mot bakgrund av dessa beaktanden är att projektet är rörligt och därmed berättigat till regionalstöd, eftersom stödet är nödvändigt för att locka investeringar till den stödmottagande regionen.
- (45) Vad beträffar punkt 3.2 b i rambestämmelserna kommer kommissionen att ta ställning till om de beräknade kostnaderna för de rörliga inslagen i projektet är stödberättigande eller ej. De icke rörliga inslagen i projektet berättigar inte till stöd. Kommissionen konstaterar i det avseendet att inga investeringar i utrustning för leverantörerna har betraktats som stödberättigande av Spanien. För det andra noterar kommissionen att Spanien i sina kommentarer till inledandet av förfarandet anförde att [...] euro⁽⁶⁾ till investeringar i fabrikshallen för förbehandling i lackeringsverkstaden i Arazuri bör betraktas som en rörlig investering och del av de stödberättigande kostnaderna. Kommissionen kan emellertid inte godta den beräkning av de stödberättigande kostnaderna som Spanien föreslår.
- (46) Kommissionen anser inte att de spanska myndigheterna har gjort en korrekt jämförelse beträffande förbehandlingsanläggningen av de investeringsvolymerna som krävs för att tillverka 1 000 bilar/dag (det rörliga projektet i Bratislava) och 1 500 (det rörliga projektet i Arazuri). I det första fallet är de beräknade investeringarna de som krävs för att anpassa en äldre anläggning till 1 000 bilar/dag (icke rörliga), i det andra fallet rör det sig om investeringar i en helt ny anläggning för 1 000 bilar/dag (icke rörliga) samt för 500 bilar/dag (rörliga). Skillnaden mellan de båda beräkningarna innebär att investeringskostnaderna för 500 bilar/dag (rörliga) stiger, och då tillkommer kostnader i samband med 1 000 bilar/dag (icke rörliga).
- (47) För att jämförelsen skall kunna beaktas borde de spanska myndigheterna ha beräknat kostnaden för en helt ny förbehandlingsanläggning för 1 000 bilar/dag, kostnaden för en helt ny förbehandlingsanläggning för 1 500 bilar/dag, och skillnaden mellan dessa.
- (48) De spanska myndigheterna lämnade emellertid inga upplysningar om de investeringar som krävs för en helt ny förbehandlingsanläggning för 1 000 bilar/dag, utan påpekade att VW-gruppen aldrig övervägt ett sådant alternativ. Kommissionen anser att det, även om VW-gruppen inte övervägt detta alternativ, inte är fråga om en förändring att de spanska myndigheterna betraktar vissa kostnader som rörliga som i själva verket är icke rörliga delar av projektet. Genom att en ny förbehandlingsanläggning byggs i Arazuri kommer VW Navarra att gynnas av en modern anläggning med höga kvalitetsnormer som minskar kostnaderna för underhåll och har en produktionscykel som varar längre än den som gäller för en anpassad äldre anläggning. Dessa positiva effekter främjar tillverkningen av den nya modellen i sin helhet och inte bara den rörliga delen av tillverkningen.
- (49) Kommissionen drar utifrån detta slutsatsen att endast investeringar som direkt avser de 500 bilar/dag som ingår i den rörliga produktionen kan betraktas som stödberättigande kostnader. Det innebär att kommissionen måste ta ställning till hur stor andel av investeringarna på [...] euro i förbehandlingsanläggningen som avser dessa 500 bilar/dag. Den procentandelen kommer sedan att betraktas som en del av de stödberättigande kostnaderna.

⁽⁶⁾ Det vill säga [...] euro för den nya förbehandlingslinjen för 1 500 bilar/dag minus [...] för anpassning av den befintliga produktionslinjen till 1 000 bilar/dag, se skäl 27.

- (50) I sina kommentarer till inledandet av förfarandet konstaterar de spanska myndigheterna att kostnaderna för en ny linje till 500 bilar/dag skulle uppgå till [...] euro. Kommissionen anser dock att det är en överskattning av de faktiska kostnaderna för de rörliga investeringarna, eftersom det innebär att kostnaderna för förbehandlingsanläggningen för 1 000 (icke rörliga) bilar/dag uppgår till [...] euro, det vill säga 31 % av kostnaderna för 66 % av de tillverkade bilarna. Det är det samma som att alla de fasta kostnaderna för den nya förbehandlingsanläggningen i Arazuri hänförs till den rörliga delen av investeringarna.
- (51) Kommissionen anser, med stöd av sin expert, att eftersom den nya förbehandlingsanläggningen kommer att gynna såväl den rörliga som den orörliga delen av tillverkningen bör en proportionell fördelning av investeringskostnaderna ske mellan dessa båda. Kommissionen anser således att en tredjedel av investeringskostnaderna för förbehandlingsanläggningen i Arazuri (det vill säga [...] euro i nominella termer) är att betrakta som rörliga, vilket motsvarar [...] euro i nuvärde, om investeringarna i fråga genomförs enligt samma tidsplan som resten av projektet.
- (52) Kommissionens slutsats är således att de stödberättigande kostnaderna för projektet uppgår till sammanlagt 299,335 miljoner euro i nuvärde.
- (53) Vad beträffar punkt 3.2 c i rambestämmelserna skall kommissionen bevaka att det planerade stödet är proportionerligt i förhållande till de regionala problemen som det skall bidra till att lösa. I det syftet används en kostnads- och intäktsanalys.
- (54) I kostnads- och intäktsanalysen jämförs de investerings- och driftkostnader för de rörliga delarna som en investerare måste bära för att genomföra projektet i den berörda regionen med motsvarande kostnader för ett identiskt projekt på en annan lokaliseringsplats. Med hjälp av den jämförelsen kan de nackdelar som kännetecknar stödområdet fastställas. Kommissionen godkänner regionalstödet mot bakgrund av gränsen för de regionala nackdelarna till följd av investeringar i den anläggning som fungerar som jämförelsegrund.
- (55) De driftsmässiga nackdelarna i Arazuri jämfört med Bratislava bedöms i kostnads- och intäktsanalysen under en treårsperiod, eftersom det aktuella projektet är ett utvidgningsprojekt och inte en helt ny fabrik. Den framlagda kostnads- och intäktsanalysen täcker perioden 2002–2004, det vill säga tre år från och med att tillverkningen påbörjas, i enlighet med punkt 3.3 i bilaga I i rambestämmelserna.
- (56) I den kostnads- och intäktsanalys som de spanska myndigheterna lämnat uppges nackdelar på 61,02 miljoner euro netto för Arazuri jämfört med Bratislava, men en "nackdelsintensitet" på 18,2 %.
- (57) Kommissionen har med hjälp av sin expert inom bilsektorn utvärderat den anmälda kostnads- och intäktsanalysen för att ta ställning till i vilken utsträckning det föreslagna regionalstödet är proportionerligt i förhållande till de regionala problem som det skall bidra till att lösa. Med beaktande av de ytterligare upplysningar som erhållits från Spanien efter inledandet av förfarandet ändrades kostnads- och intäktsanalysen i vissa avseenden som nedan beskrivs i detalj.
- (58) För det första har kommissionen lagt till [...] euro som en extra kostnad som i Bratislavas fall skulle ha krävts för att genomföra Tuareg-projektet utanför anläggningens nuvarande område. Kommissionen anser att kostnaderna direkt avser beslutet om lokaliseringen av 500 (rörliga) Polo/dag. Kostnaderna aktualiserades aldrig, eftersom Polo-projektet genomfördes i Arazuri och inte i Bratislava. VW-gruppen bör således ha betraktat dessa som en direkt fördel av att projektet verkställdes i Spanien.
- (59) För det andra bortsåg kommissionen från kostnader i kostnads- och intäktsanalysens jämförelse som inte avsåg de rörliga delarna av förbehandlingsanläggningen (det vill säga de kostnader som hänfördes till 1 000 (icke rörliga) bilar/dag). Enligt den detaljerade redogörelsen ovan ledde detta till en minskning av kostnaderna för förbehandlingsanläggningen från det nominella beloppet på [...] till [...] euro. Om investeringen i fråga genomförs samtidigt som resten av projektet motsvarar detta en sänkning av investeringskostnaderna i Arazuri på [...] euro i nuvärde och en minskning av Arazuris nackdel jämfört med Bratislava på [...] euro i nuvärde (?).
- (60) För det tredje har kommissionen, med avseende på kostnaderna vid uppsägning, utvärderat de ytterligare upplysningar som de spanska myndigheterna lämnat efter inledandet av förfarandet. De nya upplysningarna innehåller en redogörelse för de spanska bestämmelserna vid kollektiva uppsägningar av ekonomiska, tekniska, organisatoriska skäl eller produktionsskäl, samt anställningens längd för de arbetstagare som skulle ha drabbats om projektet genomfördes i Bratislava. Mot bakgrund av dessa upplysningar anser kommissionen att beräkningen av kostnaderna vid uppsägning på [...] euro är godtagbar.

(?) Denna siffra motsvarar nuvärdet av skillnaden mellan de stödberättigande kostnader som Spanien har föreslagit ([...] euro) och de stödberättigande kostnaderna enligt kommissionens beräkning ([...] euro).

- (61) De ändringar som gjorts av kostnads- och intäktsanalysen leder till andra resultat än de som angetts i anmälan från Spanien och visar en nackdel i Arazuri motsvarande en nettokostnad på 16,235 miljoner euro, basår 2001, (att jämföra med det belopp på 61,02 miljoner euro som angavs i den ursprungliga anmälan). Därmed blir nackdelen för projektet 5,42 % (i stället för de anmälda 18,20 %).
- (62) Slutligen beaktade kommissionen frågan om justeringar, i enlighet med punkt 3.2 d i rambestämmelserna, det vill säga en höjning av den godkända stödnivån som utgör ett extra incitament för att investeraren skall investera i den berörda regionen. De lämnade upplysningarna visar att VW:s kapacitet i Europa i princip var konstant under perioden 2000–2004, med en minskning från 4 257 300 till 4 247 700 bilar/år. Enligt rambestämmelserna ökar den regionala nackdelen till följd av kostnads- och intäktsanalysen med en procentenhet (medelstor inverkan på konkurrensen) för ett investeringsprojekt i en region enligt artikel 87.3 c, vilket ger en slutlig kvot på 6,42 %.
- (63) Kommissionen konstaterar emellertid att en viss ökning av VW-gruppens kapacitet i Europa, vad gäller de beräknade nivåerna, skulle påverka konkurrensen i slutet av projektet ⁽⁸⁾ avsevärt. I det fallet skulle den regionala nackdelen enligt kostnads- och intäktsanalysen minskas med två procentenheter, vilket skulle ge en slutlig kvot på 5,42 %. Med tanke på en eventuell snedvridning av konkurrensen till följd av en kapacitetshöjning finner kommissionen det nödvändigt att de spanska myndigheterna bevakar utvecklingen av VW-gruppens kapacitet. I rambestämmelserna anges att kommissionen kan kräva kontroller och utvärderingar sedan stödet beviljats, som skall var mer eller mindre detaljerade beroende på det aktuella fallet och den potentiella snedvridningen av konkurrensen. Därför begär kommissionen att de spanska myndigheterna senast i april 2005 tillhandahåller en rapport om resultatet av kontrollen av VW-gruppens kapacitet i Europa i december 2004.

VI. SLUTSATSER

- (64) Kommissionens slutsats är att det regionalstöd som Spanien avser att bevilja VW Navarra för projektet i fråga är förenligt med den gemensamma marknaden, på villkor att det inte överskrider en stödnivå på 6,42 % av de stödberättigande kostnaderna. Kommissionen konstaterar att de stödberättigande kostnaderna för projektet

uppgick till 299,335 miljoner euro, basår 2001 (diskonteringsränta 6,33 %). Därför fastslår kommissionen att det regionalstöd som Spanien avser att bevilja VW Navarra för projektet i fråga är förenligt med den gemensamma marknaden, eftersom det inte överskrider ett belopp på 19,228 miljoner bruttobidragsekvivalenter (basår 2001, diskonteringsränta 6,33 %).

- (65) Ytterligare statligt stöd till de aktuella investeringsprojekten är oförenliga med den gemensamma marknaden.
- (66) Kommissionen betvivlar inte sanningshalten i de lämnade beräkningarna, men begär ändå att de spanska myndigheterna före utgången av april 2005 inkommer med en rapport med angivelser om VW-gruppens kapacitet i Europa i december 2004. Om det visar sig att den kapaciteten skiljer sig från de anmälda uppgifterna förbehåller sig kommissionen rätten att utifrån detta minska beloppet för det förenliga stödet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det regionala investeringsstöd som Spanien planerar att genomföra till förmån för Volkswagen Navarra SA, till ett belopp av 19,228 miljoner euro bruttobidragsekvivalenter i nuvärde, med år 2001 som basår och en diskonteringsränta på 6,33 %, för ett projekt som avser tillverkningen av VW:s nya modell av Polo i Arazuri är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87 i fördraget. Beloppet motsvarar en stödnivå på 6,42 % av den stödberättigande investeringen på 299,335 miljoner euro i nuvärde.

Artikel 2

Allt ytterligare statligt stöd som överskrider det belopp som avses i artikel 1 som Spanien avser att bevilja Volkswagen Navarra SA för projektet som är föremål för detta beslut skall vara oförenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 3

Spanien skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Spanien skall dessutom före utgången av april 2005 inkomma med en rapport med angivelser om VW-gruppens kapacitet i Europa i december 2004.

⁽⁸⁾ Vad beträffar punkt 3.2 d i rambestämmelserna är påverkan på konkurrensen stor när kvoten mellan gruppens kapacitet efter investeringarna och före dessa är lika med eller större än 1,01. I detta fall skulle påverkan på konkurrensen vara hög om VW:s kapacitet i slutet av projektet låg på 4 299 873 bilar/år eller fler.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till konungariket Spanien.

Utfärdat i Bryssel den 11 juni 2003.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen
