RETSMØDERAPPORT
i sag C-225/91 *

I — Faktiske omstændigheder

1. I EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien (EFT 1989 C 123, s. 3, herefter benævnt »EF-rammebestemmelserne«) har Kommissionen fastsat regler om anmeldelse af statsstøtte til motorkøretøjsindustrien samt retningslinjer for vurderingen af støttetilfælde.

Efter disse regler skal al støtte, som ydes af offentlige myndigheder som led i en godkendt støtteordning, til en virksomhed, der opererer i motorkøretøjssektoren, med virkning fra den 1. januar 1989 anmeldes på forhånd i henhold til bestemmelserne i EØF-traktatens artikel 93, stk. 3, hvis omkostningerne ved det projekt, der støttes, overstiger 12 mio. ECU.

Efter EF-rammebestemmelserne godkendes rednings- og omstruktureringstøtte kun under ekstraordinære omstændigheder. Kommissionen vil derimod have en positiv holdning til støtte til erhvervsuddannelse i tilslutning til investeringer på betingelse af, at støtten ikke udelukkende tjener til at aflaste virksomhederne for en omkostningsbyrde, som de normalt selv skulle påtage sig. Driftsstøtte — der har en direkte og vedvarende fordrejende virkning — vil ikke blive tilladt, selv ikke i ugunstigt stillede regioner.

Kommissionen vil stille sig positivt til investeringsstøtte, der ydes med henblik på at afhjælpe strukturelle handicaps i ugunstigt stillede områder. Selv om en sådan støtte sædvanligvis ydes automatisk i overensstemmelse med retningslinjer, som Kommissionen tidligere har godkendt, kræver Kommissionen dog støtten anmeldt, fordi den ønsker at få lejlighed til at vurdere fordelene for regionaludviklingen i forhold til eventuelle negative konsekvenser for sektoren som helhed.

2. I henhold til traktatens artikel 93, stk. 3, og EF-rammebestemmelserne indgav Den Portugisiske Republik ved skrivelse af 26. marts 1991 anmeldelse til Kommissionen om en påtænkt støtte til virksomheden Newco, der som et joint venture skulle etableres af Ford Motor Company Inc. (herefter benævnt »Ford«) og Volkswagen AG (herefter benævnt »VW«). Virksomheden skulle ejes af Ford og VW med 50% til hver, og støtten skulle ydes til opførelse — i tiden fra 1991 til 1995 — af en fabrik til fremstilling af såkaldte »multi-purpose vehicles« (multifunktionelle køretøjer) i Setúbal i Portugal. Den 16. april 1991 blev der indgivet endnu en anmeldelse, som indeholdt yderligere oplysninger, »i stedet for eller i tillæg til« den første anmeldelse.

3. De samlede omkostninger ved projektet udgjorde 454 mia. ESC (2 550 mio. ECU). Heraf blev 297 mia. ESC betragtet som en investering, hvortil der kunne ydes statsstøtte.

4. Den anmeldte statsstøtte — på i alt 97,44 mia. ESC — bestod dels af en regionalstøtte på 89,1 mia. ESC (500 mio. ECU), som blev ydet inden for rammerne af en portugisisk regionalstøtteordning, »Sistema de Incenti-

* Processprog: fransk.

vos de Base Regional« (SIBR), der var godkendt af Kommissionen, dels af skattenedslag på 8,34 mia. ESC (47 mio. ECU), som skulle indrømmes fra 1997.

5. Desuden skulle der i samarbejde mellem den portugisiske regering og Newco gennemføres et erhvervsuddannelsesprogram. Udgifterne hertil, som blev anslået til 36 mia. ESC (202 mio. ECU), skulle for 90%'s vedkommende afholdes af den portugisiske regering med støtte fra Den Europæiske Socialfond. Endelig skulle der foretages infrastrukturinvesteringer, som skulle finansieres af den portugisiske regering med støtte fra Fællesskabet. Ved skrivelse af 31. maj 1991 gav den portugisiske regering Kommissionen oplysninger om dette investeringsprogram.

6. Det fremgår af sagsakterne, at produktionen skulle påbegyndes i slutningen af 1994, og at den fra 1996 skulle nå op på 190 000 enheder pr. år. Bilerne skulle sælges af Ford og VW i individuelle modeller og gennem hver af de to producenters distributionsnet. Projektet skulle direkte føre til oprettelse af 5 000 arbejdspladser og indirekte til oprettelse af 7 000 arbejdspladser.

7. Ved skrivelser af 17. juni 1991 til kommissærerne Bangemann og Millan anmodede Matra, der producerer en tilsvarende biltype under mærket »Espace«, som distribueres af Renault, Kommissionen om at sørge for, at de konkurrencefordrejninger, projektet kunne føre til, blev undgået, og om at indlede en officiel undersøgelse, hvorunder alle interesserede parter kunne få lejlighed til at udtale sig.

8. Den 26. juni 1991 indgav Matra en klage til Kommissionen, hvori selskabet gjorde gældende, at den portugisiske regering havde tilsidesat traktatens artikel 92 ff., og at VW og Ford havde overtrådt artikel 85.

9. Den 27. juni 1991 blev der afholdt et møde mellem repræsentanter for henholdsvis Kommissionen og Matra. På mødet fik Matra lejlighed til at fremsætte sine synspunkter, og Kommissionen redegjorde for grundene til, at proceduren i henhold til artikel 93, stk. 2, ikke var blevet iværksat.

10. Ved beslutning af 16. juli 1991 gav Kommissionen den portugisiske regering meddelelse om, at den ikke havde indvendinger mod den anmeldte støtteforanstaltning.

Kommissionen udtalte i beslutningen, at gennemførelse af infrastrukturprojekterne ikke udgjorde en statsstøtte. Det samme måtte gælde for erhvervsuddannelsesprogrammet, som var uafhængigt af joint ventureselskabet og også opfyldte andre bilproducenters behov. Støtteintensiteten var på 33,5%, udtrykt i bruttosubventionsækvivalent, mens den var på 27,1%, udtrykt i nettosubventionsækvivalent. Ved godkendelsen af det portugisiske SIBR havde Kommissionen imidlertid accepteret en bruttosubventionsækvivalent for regional investeringsstøtte på 75% for Setúbal-området, og den havde ligeledes tilladt, at investeringsstøtte kunne kombineres med andre former for støtte, f.eks. fiskal støtte, indtil en nettosubventionsækvivalent på 75%, uanset projektets størrelse.

Kommissionen anerkendte projektets betydning for udviklingen i Setúbal-området. Den redegjorde for regionens strukturelle handicaps, som bl.a. skyldtes den geografiske placering fjernt fra de vigtigste markeder samt regionens forholdsvis ringe økonomiske udvikling. Disse forhold medførte større udgifter til transport og oplagring, til personale, som ofte måtte udstationeres fra andre lande, og til infrastruktur. Trods besparelser

som følge af lavere lønninger og byggeomkostninger kunne ulemperne, udtrykt i nettoomkostninger, samt behovet for et yderligere incitament til investeringer i regionen begrunde den påtænkte støttes størrelse og intensitet.

Med hensyn til projektets indvirkning på sektoren for den pågældende biltype anførte Kommissionen, at efterspørgslen var stadig stigende, og at den i 1995 ville udgøre fra 300 000 til 400 000 enheder pr. år. Selv om Ford og VW som følge af projektet ville få rådighed over en betydelig del af produktionskapaciteten for biltypen inden for Fællesskabet, ville det ikke i nær fremtid føre til overkapacitet, heller ikke når man tog de øvrige påtænkte eller allerede iværksatte projekter i betragtning.

11. Kommissionen besvarede Matra's skrivelse af 17. juni 1991 i en skrivelse af 17. juli 1991. Heri henviste Kommissionen til, at det foreløbige støtteprojekt var blevet forbedret betydeligt, og at den portugisiske regerings anmeldelse — som var blevet suppleret efter anmodning fra Kommissionen — var udtryk for en afvejning af hensynet til regionaludviklingen inden for Fællesskabet og ønsket om at undgå enhver konkurrencefordrejning.

12. Den 30. juli 1991 fremsendte Kommissionen en genpart af beslutningen af 16. juli 1991 til Matra til orientering. Med hensyn til traktatens artikel 85 anførte Kommissionen, at der efter dens opfattelse kunne meddeles fritagelse for samarbejdet mellem Ford og VW efter artikel 85, stk. 3, men at den havde besluttet at iværksætte proceduren i henhold til artikel 19, stk. 3, i forordning nr. 17/62 for at give interesserede tredjemænd lejlighed til at fremsætte udtalelser.

II — Skriftlig forhandling og parternes påstande

1. Matra SA's stævning er registreret på Domstolens Justitskontor den 6. september 1991.

2. Ved kendelse af 4. december 1991 (sag C-225/91 R, Sml. I, s. 5823) har Domstolens præsident afslået at tage en af Matra fremsat begæring om udsættelse af gennemførelsen af den beslutning, annullationssøgsmålet angår, til følge.

3. Ved kendelser af 8. april 1992 har Den Portugisiske Republik, Ford of Europe Inc. og Ford-Werke AG (herefter benævnt »Ford«) samt VW AG fået tilladelse til at intervenere i sagen til støtte for Kommissionens påstande.

4. Sagsøgeren, *Matra*, har nedlagt følgende påstande:

— Sagen antages til realitetsbehandling.

— Kommissionens beslutning af 16. juli 1991 annulleres, og der træffes generelt alle de foranstaltninger, som Domstolen skønner hensigtsmæssige for at bringe tilsidesættelsen af Rom-traktaten og virkningerne af denne tilsidesættelse til ophør.

— Sagsøgte tilpligtes at betale sagens omkostninger.

5. Sagsøgte, *Kommissionen*, har nedlagt følgende påstande:

— Sagsøgte frifindes for det af Matra SA indbragte søgsmål, hvori der er nedlagt påstand om annullation af Kommissionens beslutning af 16. juli 1991 om støtte til et joint venture mellem Ford og VW med henblik på fremstilling af »multipurpose vehicles« i Setúbal.

— Sagsøgeren tilpligtes at betale sagens omkostninger.

6. *Den Portugisiske Republik*, som har interveneret til støtte for Kommissionens påstande, har nedlagt følgende påstande:

— Det fastslås, at sagsøgeren savner søgsmålsret.

— Som følge heraf afvises sagen.

— Som en retssikrende forholdsregel fastslås det, at de anbringender, sagsøgeren har gjort gældende til støtte for sine krav, savner ethvert grundlag.

— For begge tilfældes vedkommende tilpligtes sagsøgte at betale sagens omkostninger.

7. *Ford*, som har interveneret til støtte for Kommissionens påstande, har nedlagt følgende påstande:

— Kommissionen frifindes for Matra's søgsmål, hvori der er nedlagt påstand om annullation af Kommissionens beslutning af 16. juli 1991 om godkendelse af støtten til Ford og VW's MPV-projekt i Portugal.

— Matra tilpligtes at betale sagens omkostninger, herunder intervenienterne Ford of Europe Inc. og Ford-Werke AG's omkostninger.

8. *VW*, der har interveneret til støtte for Kommissionens påstande, har nedlagt følgende påstande:

— Kommissionen frifindes for de af Matra SA nedlagte påstande.

— Matra SA tilpligtes at betale sagens omkostninger, herunder intervenientens omkostninger.

9. På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen besluttet at indlede den mundtlige forhandling uden forudgående bevisoptagelse.

III — Parternes anbringender og argumenter

A — *Formaliteten*

1. Sagsøgte, *Kommissionen*, har anført, at Matra ikke er beslutningens adressat, men at Matra dog er umiddelbart og individuelt berørt af beslutningen på grund af sin markedsposition.

Det er efter Kommissionens opfattelse ikke påkrævet at undersøge, om alle de betingelser, der er opstillet i dommen af 28. januar 1986 (sag 169/84, Cofaz, Sml. s. 391), er opfyldt. Cofaz-dommen drejede sig nemlig om et tilfælde, hvor proceduren efter artikel 93, stk. 2, var iværksat, og en strikte anvendelse af betingelserne ville dermed begrænse konkurrerende virksomheders søgsmålsadgang.

2. Intervenienten *Ford* har anført, at Matra ikke er umiddelbart og individuelt berørt af beslutningen, da Matra blot er producent af en tilsvarende biltype under mærket »Espace«. De af Matra producerede biler distribueres af Renault, som dermed bærer den økonomiske risiko.

3. *Den Portugisiske Republik* har som intervenient tillige bestridt, at sagen kan antages til realitetsbehandling.

Efter Den Portugisiske Republiks opfattelse er bestemmelserne om intervention ikke til hinder for, at en intervenient fremsætter en afvisningspåstand, som sagsøgte ikke har fremsat. En intervenient må i denne forbindelse have en selvstændig retlig interesse, og afvisningspåstanden griber ikke ind i Kommissionens frifindelsespåstand. At en intervenient indtræder i sagen, som den foreligger for Domstolen, er heller ikke til hinder for, at intervenienten rejser spørgsmål om afvisning, og det kan ikke antages, at en intervenient er underkastet de strenge bestemmelser i procesreglementets artikel 91. Hertil kommer også, at sagsøgeren har mulighed for at fremsætte bemærkninger til de anbringender, intervenienten gør gældende. Under alle omstændigheder må formalitetsanbringender betragtes som ufravigelige procesforudsætninger, som Domstolen skal efterprøve af egen drift.

Den Portugisiske Republik har endvidere anført, at Matra ikke har grundlag for at betragte sig som beslutningens adressat. Skrivelserne af 17. juni 1991 må antages at have indeholdt en opfordring til at handle, også selv om artikel 175 ikke nævnes, og fra og med mødet den 27. juni 1991 har Matra haft kendskab til, at opfordringen ikke ville blive efterkommet. Hvis dette tidspunkt lægges til grund, vil der desuden opstå spørgsmål om afvisning af sagen på grund af overskridelse af søgsmålsfristen. Kommissionens skrivelser af 17. juli 1991 har da også haft karakter af en ren bekræftelse af afslaget, og den omstændighed, at Matra fik tilsendt beslutningen den 30. juli 1991, må betragtes som en gestus over for Matra.

Matra kan heller ikke antages at være umiddelbart og individuelt berørt. Under henvisning til Cofaz-dommen har den portugisiske regering anført, at i tilfælde, hvor en virksomhed ikke er adressat for en beslutning, og virksomheden ikke har deltaget i proceduren efter artikel 93, stk. 3, specielt når en sådan procedure ikke er indledt, er der intet behov for en søgsmålsadgang til beskyttelse af virksomhedens berettigede interesser. Matra berøres kun af den anfægtede beslutning i sin rent objektive egenskab af automobilproducent (jf. dom af 2.2.1988, forenede sager 67/85, 68/85 og 70/85, Van der Kooy, Sml. s. 219). Hensynet til at bevare bestemte mar-

kedsandele er imidlertid ikke en berettiget interesse, som er retligt beskyttet. En deltagelse i den administrative procedure er nødvendig, for at man kan vurdere hensynene til de interesserede parter. Mens alle de interesserede parter har ret til at blive hørt under en procedure og har ret til at reagere over for et afslag på at iværksætte proceduren, kan ikke alle de interesserede parter — selv i tilfælde hvor de har deltaget i proceduren — hævde at være umiddelbart og individuelt berørt af en beslutning om at godkende støtteforanstaltningen.

4. Sagsøgeren, *Matra*, har principalt gjort gældende, at formalitetsspørgsmålet allerede er afgjort i kendelsen af 4. oktober 1991 i sagen om foreløbige forholdsregler.

Subsidiært har Matra anført, at selskabet er den anfægtede beslutnings adressat, for så vidt som selskabets klage af 26. juni 1991 afvises i beslutningen, samtidig med at Matra udtrykkeligt individualiseres, og Kommissionen specielt har fremsendt beslutningen til Matra.

Mere subsidiært har Matra hævdet at være individuelt og umiddelbart berørt (jf. dommen af 28.1.1986 i Cofaz-sagen, a.st.). Matra har således spillet en betydningsfuld rolle i forbindelse med den foreløbige procedure i henhold til artikel 93, og Matra's stilling på markedet berøres i væsentlig grad af støtteydelsen. Den af Ford fremførte argumentation er retligt set ubegrundet, og i øvrigt hviler den på et urigtigt faktisk grundlag, da det er Matra og ikke Renault, der påvirkes af joint venture-selskabet Newco.

B — *Formkrav og overholdelse af processuelle regler*

1. *Matra* har gjort gældende, at væsentlige formkrav er tilsidesat, og at beslutningen er udstedt i strid med almindelige fællesskabsretlige grundsætninger.

2. *Kommissionen* har bestridt de to anbringender.

Anbringendet om, at væsentlige formkrav er tilsidesat

— Formmangler

1. *Matra* har anført, at Kommissionen for det første har gjort sig skyldig i en væsentlig formmangel, fordi den har undladt at iværksætte proceduren i henhold til traktatens artikel 93, stk. 2, på trods af, at der var alvorlige vanskeligheder i forbindelse med bedømmelsen af, om støtten var forenelig med traktatens bestemmelser, herunder navnlig artikel 92 samt artikel 85 og 86 (jf. dom af 20.3.1984, sag 84/82, Tyskland mod Kommissionen, Sml. s. 1451). Med hensyn til artikel 92 har Matra navnlig fremhævet støttens betydelige størrelse og risikoen for, at der ville opstå overkapacitet. Kommissionen fandt det da også tvivlsomt, om aftalen mellem Ford og VW var forenelig med artikel 85 og 86.

Procedurens forløb viser også, at der forelå alvorlige vanskeligheder. Der var således blevet ført hemmelige forhandlinger mellem de portugisiske myndigheder og Kommissionen siden 1990, og på baggrund af de langvarige forhandlinger fik den formelle anmeldelsesprocedure nødvendigvis en forenklet karakter. De portugisiske myndigheder havde ændret det oprindelige projekt på væsentlige

punkter, og der var blevet opstillet en række betingelser for en godkendelse af projektet, bl.a. med hensyn til andre producenters adgang til at benytte erhvervsuddannelsesprogrammet og infrastrukturen. At Kommissionen stillede krav om fremsendelse af årlige rapporter, viser også, at den fandt det tvivlsomt, hvilken indvirkning projektet eventuelt ville få på markedet.

Matra har endvidere peget på en række faktiske forhold, som måtte medføre, at der skulle iværksættes en procedure, nemlig at der var tale om et uforholdsmæssigt omfattende projekt og en uforholdsmæssig stor støtteydelse, at automobilindustrien er meget udsat for påvirkninger, og at Kommissionen havde taget forbehold med hensyn til andre projekter af mindre størrelsesorden.

For det andet har Kommissionen efter Matra's opfattelse gjort sig skyldig i en formmangel, som består i, at den godkendte statsstøtten uden at afvente udfaldet af en fritagelsesprocedure efter artikel 85, stk. 3, for så vidt angår aftalen mellem Ford og VW. I dommen af 21. maj 1980 (sag 73/79, Kommissionen mod Italien, Sml. s. 433) har Domstolen således udtalt, at en procedure i henhold til artikel 92 og 93 aldrig må føre til resultater, der er i strid med andre traktatbestemmelser, i det konkrete tilfælde artikel 95. Dette må så meget mere gælde for forholdet mellem artikel 92 ff. og artikel 85 ff. Domstolen har dels udtalt, at gennemførelsesforanstaltninger til en støtte, som er i strid med andre traktatbestemmelser end artikel 92 og 93, kan være uløseligt forbundet med støttens formål, og at kun proceduren efter artikel 93 skal anvendes (jf. dom af 22.3.1977, sag 74/76, Ianelli & Volpi, Sml. s. 557, og af 25.6.1970, sag 47/69, Frankrig mod Kommissionen, Sml. s. 487), dels har den antaget, at begge procedurer kan anvendes (jf. ovennævnte dom af 21.5.1980, Kommissionen mod Italien, a.st.). Uanset hvilket standpunkt der indtages, skulle Kommissionen have undersøgt samtlige de problemer, der opstod i relation til konkurrencereglerne, før den nåede frem til et resultat, dels efter artikel 92 og 93, dels efter artikel 85 og 86. Kommissionen har i den foreliggende sag frataget fritagelsesproceduren efter artikel 85, stk. 3, enhver betydning, og dette gælder også høringen af andre interesserede parter. En skarp opdeling af de to procedurer fører desuden til, at Kommissionen når frem til indbyrdes modstridende standpunkter. På den ene side anfører den under fritagelsesproceduren, at Newco-projektet medfører en sund konkurrencestruktur, men i forbindelse med godkendelsen af statsstøtten udtaler den, at de konkurrencefordrejninger, der opstår, er i overensstemmelse med traktatens formål.

En juridisk følgeslutning, som består i, at det først hævdes, at støtten ikke kan udbetales, medmindre virksomheden iværksættes, og det derefter hævdes, at denne iværksættelse er betinget af en fritagelse, således at støtten kun kan udbetales, hvis der indrømmes en fritagelse, fører til en urigtig konklusion, fordi det første led i følgeslutningen ikke svarer til de faktiske forhold. Den første tranche af støttebeløbet blev nemlig udbetalt ved kontraktunderskrivelsen og uden at være betinget af, at investeringen blev gennemført, og hertil kommer, at infrastrukturstøtten og støtten til erhvervsuddannelsesprogrammet skal udbetales uden betingelser. Under alle omstændigheder er sagen anlagt til prøvelse af beslutningen som sådan og ikke til prøvelse af støtteudbetalingen. Det andet led i følgeslutningen er heller ikke korrekt, da proceduren i henhold til artikel 85, stk. 3, ikke har opsættende virkning, ofte er langvarig og ikke altid afsluttes med en udtrykkelig beslutning. Desuden skal det afgøres efter national ret, hvilken betydning det har for gyldigheden af en kontrakt, at konkurrencebegrænsende kontraktvilkår uden videre er ugyldige, og det må anses for tvivlsomt, om en tredjemand for en portugisisk domstol kan påstå, at en kontrakt, som han ikke er part i, kendes ugyldig. Følgeslutningens

resultat bliver dermed urigtigt, da beslutningen om at godkende støtten retligt set er uafhængig af fritagelsesproceduren.

2. *Kommissionen* har anført, at Matra's ræsonnement — under hensyn til EF-rammebestemmelserne og størrelsen af de investeringer, der foretages i automobilindustrien — vil føre til, at Kommissionen af egen drift skal iværksætte proceduren i henhold til artikel 93, stk. 2, i alle tilfælde, hvor der ydes en regionalstøtte. I det her foreliggende tilfælde gav bedømmelsen af støtten ikke anledning til alvorlige vanskeligheder for Kommissionen.

De indledende kontakter med de portugisiske myndigheder fandt sted som led i samarbejdet mellem fællesskabsmyndighederne og de nationale myndigheder, og de var hverken hemmelige eller unødigt langvarige. Den anmeldelse, der fandt sted den 16. april 1991, indeholdt ingen væsentlige ændringer i forhold til den formelle anmeldelse, som var sket den 26. marts 1991, men blev kun indgivet for at berigtige udeladelser og mindre fejl. Der er heller ikke opstillet betingelser i den anfægtede beslutning, og de rapporter, Kommissionen skal have forelagt, skal tjene til en efterfølgende kontrol af, om infrastrukturerne benyttes i fællesskab, og om støtteudbetalingen har fundet sted i overensstemmelse med anmeldelsen.

Med hensyn til argumentet om, at reglerne om fritagelsesproceduren i henhold til artikel 85, stk. 3, er blevet tilsidesat, har Kommissionen anført, at fritagelsesproceduren ikke kan være til hinder for, at Kommissionen udøver sine beføjelser i henhold til artikel 92 og 93. Ganske vist kan Kommissionen ikke betragte en støtteordning som forenelig med fællesmarkedet, hvis ordningen er i strid med andre traktatbestemmelser, men i det foreliggende tilfælde vedtog Kommissionen også først sin godkendelsesbeslutning, efter at den havde fået indtryk af, at aftalen mellem Ford og VW var acceptabel. I alle tilfælde kunne den portugisiske regering kun udbetale støtten, hvis investeringen blev foretaget. Hvis fritagelse blev afslået, kunne de portugisiske myndigheder ikke udbetale støtten, idet joint venture-selskabet da ikke kunne etableres og investeringerne ikke kunne foretages.

3. *Ford* har ligeledes fremhævet forskellen mellem artikel 85 og 92. Mens artikel 85 gælder for virksomhederne, skal artikel 92 bringes i anvendelse i forholdet mellem Kommissionen og medlemsstaterne. Kommissionen skulle således først have taget stilling til, om ikke støtten faldt ind under undtagelsen i artikel 92, stk. 3, før den undersøgte mulighederne for en fritagelse for aftalen mellem Ford og VW. Såvel efter aftalen mellem på den ene side Ford og VW og på den anden side den portugisiske regering som efter portugisisk lovgivning skulle enhver støtte tilbagebetales, hvis fritagelse blev nægtet.

4. *Den Portugisiske Republik* har anført, at den pligt til at anmelde statsstøtte inden for motorkøretøjsindustrien, som har påhvilet medlemsstaterne siden udstedelsen af EF-rammebestemmelserne, indebærer, at staterne skal have nøje kendskab til de oplysninger, der skal anmeldes. I det konkrete tilfælde angik kontakterne med Kommissionen forud for den egentlige anmeldelse tekniske spørgsmål, og der var ikke tale om forhandlinger. Selve anmeldelsen skete rettidigt, og i en supplerende anmeldelse blev mindre udeladelser berigtiget. Affattelsen af Kommissionens svar og den tid, der medgik til behandlingen af anmeldelsen, var i overensstemmelse med Kommissionens praksis, og de efterfølgende drøftelser, der blev ført, tog sigte på at afklare og bekræfte oplysninger, der var anmeldt.

I henhold til Domstolens dom af 20. marts 1984 i sagen Tyskland mod Kommissionen træffer Kommissionen beslutning om at indlede proceduren i henhold til artikel 93, stk. 2, på grundlag af, hvad den har fastslået ved afslutningen af den indledende undersøgelse. Hvis man fulgte sagsøgerens argumentation om, at det afgørende er, om der foreligger alvorlige vanskeligheder, der kræver, at en procedure iværksættes, villet det ændre omfanget af det skøn, Kommissionen har fået tillagt ved traktaten, og det ville tvinge Domstolen til at sætte sig i Kommissionens sted ved udøvelsen af skønnet.

Den Portugisiske Republik har i øvrigt tilsluttet sig, hvad Kommissionen har anført vedrørende forholdet mellem artikel 85 og 92.

— Begrundelsesmangler

1. *Matra* har anført, at beslutningens begrundelse er mangelfuld — eller at beslutningen ikke indeholder nogen begrundelse — med hensyn til støttens forenelighed med fællesmarkedet i artikel 92, stk. 3's forstand. Beslutningen indeholder således ingen gennemgang af de faktiske omstændigheder, herunder specielt ingen omtale af det relevante marked, hvor konkurrencefordrejninger bør undgås. Støttens faktiske økonomiske konsekvenser opgøres kun som en procentdel af moderselskabernes samlede investering. De sammenholdes ikke med de investeringer, der er foretaget af de direkte konkurrenter, med de forskellige led i investeringen eller med det årlige nettooverskud af en fabrik med tilsvarende kapacitet i et af moderselskabernes regi.

De gennemgås heller ikke med henblik på indvirkningen på joint venture-selskabets ligevægtspunkt. Beslutningen indeholder heller ikke en præcis vurdering af selve investeringen, som allerede på grund af sin størrelse klart er usædvanlig inden for sektoren. Endelig findes der ingen finansiel bedømmelse af støttens virkninger — på baggrund af det påståede regionale handicap — for de øvrige markedsdeltagere. Der havde været behov for en nærmere opgørelse af, på hvilke punkter den svage økonomiske udvikling i Setúbal-området gjorde sig gældende, og for en stillingtagen til, i hvilket omfang infrastrukturinvesteringer og investeringerne i erhvervsuddannelse var uforholdsmæssigt omfattende.

2. *Kommissionen* har anført, at Matra har fremført den samme argumentation med hensyn til beslutningens begrundelse som med hensyn til realitetsspørgsmålene vedrørende beslutningen, og at den derfor vil henholde sig til sine anbringender vedrørende realiteten.

Begrundelsen for en beslutning om at godkende en individuel regionalstøtte adskiller sig nødvendigvis fra begrundelsen for en beslutning om ikke at godkende en støtte. Begrundelsen skal således i det konkrete tilfælde ses på baggrund af den almindelige støtteordning, SIBR, som Kommissionen har godkendt, samt på baggrund af dels metoden for anvendelse af artikel 92, stk. 3, litra a) og b) — som fastsat i 1988 — dels EF-rammebestemmelserne. Set under denne synsvinkel er markedsanalysen i den anfægtede beslutning tilstrækkelig udførlig, og på tilsvarende måde har Kommissionen også i relation til det strukturelle handicap i fornødent omfang taget hensyn til de større transport-, oplagrings-, personale- og infrastrukturomkostninger.

3. *Den Portugisiske Republik* har fremført en tilsvarende argumentation, og den har fremlagt en detaljeret oversigt over den af Kommissionen godkendte portugisiske regionalstøtteordning, som den her omhandlede støtte indgår som et led i.

Anbringendet om, at almindelige retsgrundsætninger er tilsidesat

— Tilsidesættelse af retten til kontradiktion

1. *Matra* har anført, at Kommissionen har tilsidesat det almindelige princip om retten til kontradiktion, som også gælder på statsstøtteområdet. Den indledende procedure i henhold til artikel 93, stk. 1, giver således ikke de interesserede parter garantier, som svarer til dem, der gælder i henhold til artikel 93, stk. 2 (jf. ovennævnte dom af 20.3.1984, Tyskland mod Kommissionen, a.st.).

Selv hvis det antages, at Kommissionen kunne afslå at iværksætte denne procedure, har den dog krænket Matra's ret til kontradiktion ved at foretage en utilstrækkelig høring. Mødet den 27. juni 1991 var således en ren formalitet, og den anfægtede beslutning blev formelt vedtaget kort tid efter. Ingen af Matra's argumenter blev omtalt eller tilbagevist i beslutningen, og Matra fik på intet tidspunkt aktindsigt eller lejlighed til at udtale sig om beslutningsudkastet. I denne forbindelse må sondringen mellem virksomheder, som har indgivet en klage, eller som er genstand for en undersøgelse, være uden betydning.

2. Heroverfor har *Kommissionen* anført, at man ikke undgik at iværksætte en procedure i henhold til artikel 93, stk. 2, men at en sådan procedure viste sig ikke at være nødvendig. Matra fik mulighed for at fremsætte sine bemærkninger forud for vedtagelsen af beslutningen, og selskabet ville ikke have opnået yderligere fordele ved, at man havde iværksat en formel procedure. Kommissionen tog alle Matra's bemærkninger i betragtning, men den er ikke forpligtet til at lade en detaljeret gennemgang af argumenter og modargumenter, der fremføres i forbindelse med klager, fremgå af begrundelsen for sine beslutninger. Med hensyn til, i hvilket omfang der består en ret til kontradiktion, sondrer Domstolen mellem personer, over for hvem der træffes en administrativ beslutning, og personer, der har indgivet en klage (jf. dom af 17.11.1987, forenede sager 142/84 og 156/84, BAT, Sml. s. 4487).

3. *Den Portugisiske Republik* har tilføjet, at Matra kunne have anlagt sag til prøvelse af beslutningen om ikke at iværksætte proceduren.

— Tilsidesættelse af princippet om god forvaltningsskik

1. *Matra* har anført, at Kommissionen har tilsidesat princippet om god forvaltningsskik, dels ved at afslå at iværksætte proceduren i henhold til artikel 93, stk. 2 — hvilket ville have givet Kommissionen lejlighed til at indhente fuldstændige oplysninger — dels ved at vedtage beslutningen, før Kommissionen havde fastslået, om den støttemodtagende virksomhed var gyldigt oprettet efter en konkurrenceretlig bedømmelse.

2. *Kommissionen* har heroverfor anført, at den var i besiddelse af alle de fornødne oplysninger til at fastlægge sit standpunkt, og at den tog Matra's bemærkninger i betragtning.

C — *Realiteten*

1. *Matra* har gjort tre anbringender gældende til støtte for annullationspåstanden, nemlig for det første, at Kommissionen har anlagt et åbenbart urigtigt skøn, for det andet, at den har lagt en urigtig retsopfattelse til grund, og for det tredje, at den har gjort sig skyldig i magtfordrejning.

2. *Kommissionen* har bestridt de tre anbringender.

Anbringendet om, at der er anlagt et åbenbart urigtigt skøn

— Undladelse af at tage hensyn til risikoen for overkapacitet

1. *Matra* har anført, at Kommissionen har anlagt et åbenbart urigtigt skøn med hensyn til de faktiske omstændigheder. Uafhængige eksperter havde således på baggrund af de investeringsprojekter i Europa, som man havde kendskab til, anslået produktionskapaciteten ved udgangen af 1995 til 500 000 enheder, mens markedet blev anslået til 300 000 enheder, dvs. en overkapacitet på over 50%. Efter Matra's opfattelse har Ford fremlagt ufuldstændige tal, og selv hvis man lagde prognosen for udviklingen indtil år 2000 til grund, ville man nå frem til en overkapacitet på 40 til 50%.

Den måde, hvorpå man efter Matra's opfattelse har søgt at løse den indbyrdes modstrid mellem på den ene side et marked, som er af begrænset størrelse, men som er i udvikling, og på den anden side den stordriftsproduktion, som Newco-projektet fører til, er på forhånd at købe sig til markedet, dels ved så hurtigt som muligt at opnå en dominerede stilling, dels ved i første omgang at yde en massiv støtte til produktionen, for derpå at afvente en stigning i salget. Konsekvensen heraf er, at alle de producenter, der ikke modtager støtte, får større udgifter og ringere rentabilitet, og at konkurrencesituationen forrykkes.

Efter Matra's opfattelse kan Kommissionen ikke som argument for, at der ikke består en fare for, at Ford og VW vil opnå en dominerende stilling, henvise til, at de vil få fremstillet hver deres modeller, og at distributionsnettene også vil være forskellige. På grund af de fordele, støtten vil medføre, den ophævelse af konkurrencen, der vil finde sted mellem Ford og VW, og de stordriftsfordele, der vil opstå, vil joint venture-selskabet nemlig kunne handle uafhængigt af sine konkurrenter. I forbindelse med sin vurdering af støttens økonomiske konsekvenser har Kommissionen ikke taget hensyn til det økonomiske afkast, der opstår som følge af den fælles dominerende stilling.

2. *Kommissionen* har henvist til, at den i EF-rammebestemmelserne har fremhævet, at regionalstøtte ikke må føre til, at der opstår betydelig overkapacitet. Newco vil først nå op på sin fulde produktion i 1996, og det må antages, at salget fra de nuværende og fremtidige produktionsanlæg i 1995 ikke vil overstige den forventede efterspørgsel på 325 000 enheder. I tiden indtil 1999 antages efterspørgslen at stige til 500 000 enheder, hvilket stort set vil svare til produktionskapaciteten. Også selv om importen fra Japan tages i betragtning, vil etableringen af Newco således ikke føre til, at der opstår en betydelig overkapacitet.

En dominerende stilling defineres som en økonomisk uafhængighed af de øvrige markedsdeltagere. Ford og VW vil imidlertid, selv med en markedsandel på 35%, ikke kunne disponere uden hensyn til de øvrige europæiske producenter af multifunktionelle køretøjer, dvs. Chrysler/SDP, PSA/Fiat og Matra/Renault. Da Ford og VW vil markedsføre hver deres modeller gennem indbyrdes uafhængige salgsnet, vil man i øvrigt ikke kunne sammenlægge deres markedsandele med henblik på at godtgøre, at de i fællesskab vil indtage en dominerende stilling. Stordriftsfordelene vil også til dels blive opvejet af større udgifter til udviklingen af det fælles produkt og til modeldifferentieringen. I øvrigt opnår Matra tilsvarende besparelser som følge af sit samarbejde med Renault.

3. *Ford og VW* har indledningsvis anført, at Kommissionen har et vidt skøn ved anvendelsen af artikel 92, stk. 2 (dom af 17.9.1980, sag 730/79, Philip Morris, Sml. s. 2671, af 24.2.1987, sag 310/85, Deufil, Sml. s. 901, og af 14.2.1990, sag C-301/87, Frankrig mod Kommissionen, Sml. I, s. 307). Domstolen skal derfor begrænse sin legalitetskontrol til en efterprøvelse af, om der er anlagt et åbenbart urigtigt skøn med hensyn til faktiske omstændigheder, eller om der foreligger magtfordrejning.

VW har anført, at der ikke gælder et princip om, at investeringsstøtte kun kan godkendes i henhold til artikel 92, stk. 2 og 3, hvis støtten ikke fører til overkapacitet. I EF-rammebestemmelserne har Kommissionen kun fremhævet risikoen for betydelig overkapacitet. Det er desuden et spørgsmål, om der findes et selvstændigt marked for multifunktionelle køretøjer, når substitutionsmulighederne med stationcars eller mindre varevogne tages i betragtning. De markedsundersøgelser, Matra har foretaget, har kun vedrørt 1995, og i øvrigt bygger de på en urigtig forudsætning om, at Newco straks vil nå op på fuld produktion, ligesom de heller ikke indbefatter afsætningsmulighederne uden for Vesteuropa.

Ford har anført, at prognoser ud fra den markedsudvikling, Matra har redegjort for, fører til en efterspørgsel i år 2000 på mellem 450 000 og 980 000 enheder, mens produktionskapaciteten vil udgøre 536 000 enheder. Desuden skal eksporten fra Vesteuropa tages i betragtning, og endvidere har automobilindustrien på grund af konjunkturudsving behov for en vis overskydende produktionskapacitet.

Når modellerne og distributionsnettene er forskellige, fører det til, at Ford og VW fortsat vil konkurrere indbyrdes på pris, mærker, service og endog kvalitet. Joint ventureselskabet vil således ikke medføre, at der opstår en dominerende stilling, men derimod bidrage til, at Matra/Renault mister sin dominerende stilling.

— Åbenbart urigtig bedømmelse af det regionale handicap

1. *Matra* har gjort gældende, at Kommissionens gennemgang af de faktiske omstændigheder har været mangelfuld med hensyn til vurderingen af det strukturelle handicap, som hævdes at kunne begrunde støtteniveauet og støtteintensiteten. Kommissionen burde således have sammenholdt merudgifterne til transport, erhvervsuddannelse, eksternt ledende personale og investeringer med de besparelser, der kan opnås i Setúbal. I denne forbindelse har Matra henvist til de lavere udgifter til arbejdskraft og til erhvervelse af grunden, lavere bygge- og vedligeholdelsesomkostninger, de stordriftsfordele og mængdefordele, der opstår som følge af aftalen mellem Ford og VW, samt til besparelser på grund af den eksisterende infrastruktur og andre bilproducenters virksomhed i området. Efter Matra's beregninger skal meromkostninger på 170 til 220 ECU pr. bil sammenholdes med en direkte støtte på 600 til 1 000 ECU, og til grund for disse beregninger skal lægges en sædvanlig afskrivningsperiode på syv år.

Desuden har Kommissionen lagt en åbenbart urigtig retsopfattelse til grund ved — i strid med sin meddelelse af 1979 om støtte med regional målsætning og i strid med EF-rammebestemmelserne — at acceptere, at støtten ikke alene skal opveje større investeringsomkostninger, men også driftsomkostninger. Der må her sondres mellem løbende

driftsomkostninger, som indgår i en virksomheds driftsregnskab, og støtte til investeringer, som skal henføres under »materielle og immaterielle anlægsaktiver«.

Efter Matra's opfattelse har Kommissionen med urette accepteret, at regionalstøtte kan føre til en forlægning af industrien og en overførelse af eksisterende arbejdspladser. Det må i øvrigt være et spørgsmål, om projektet i virkeligheden er »regionalt«, da de faktiske økonomiske virkninger i betydeligt omfang vil opstå uden for Portugal. Støtten sætter således Ford og VW i stand til at reducere investeringer, som normalt ville have fundet sted. Det projekterede anlæg vil få karakter af en samlefabrik, og såvel den lokale merværdi som teknologioverførslen vil være begrænset. Den samhandel, der vil opstå, vil også i det væsentlige komme »veletablerede« producenter af bilkomponenter til gode, specielt Ford og VW, som driver virksomhed i Mellemeuropa. 95% af produktionen vil blive reeksporteret, og hermed kommer støtten til at virke som en direkte eksportstøtte. For så vidt som støtten er en driftsstøtte, vil den også rent økonomisk komme joint venture-selskabet og ikke Setúbal-området, som hævdes at være ugunstigt stillet, til gode.

At nettosubventionsækvivalenten er under 75%, er heller ikke en garanti for, at Kommissionen ikke har anlagt et åbenbart urigtigt skøn. Efter Matra's beregninger vil støtteintensiteten for de støtteberettigede fysiske investeringer, som er de eneste relevante, udgøre 67%.

De oplysninger, Ford har givet om det strukturelle handicap, stiller også den manglende talmæssige begrundelse i beslutningen i relief. Matra har dog bestridt Ford's beregninger og har anført, at hvis man sammenholder nettotallene for det regionale handicap med støtten, når man frem til en nettofordel pr. bil, som er fra 13 til 20 gange større end den, der fremgår af Ford's tal.

2. *Kommissionen* har anført, at der altid er en konkurrrencefordel forbundet med en støtte i henhold til artikel 92, stk. 1. Det eneste afgørende er, om støtten falder ind under undtagelserne i artikel 92, stk. 3, litra a).

Med hensyn til det regionale handicap har Kommissionen anført, at støtten skal opveje meromkostningerne ikke alene som følge af investeringerne, men også som følge af driften af de nye produktionsanlæg. Støtten skal også være et incitament til, at virksomheder flyttes til de regioner, der er tale om. Kommissionen har taget alle forhold i betragtning med henblik på at opnå en ligevægt mellem hensynet til konkurrencen og hensynet til regionaludviklingen, som der også lægges vægt på i EF-rammebestemmelserne. Kommissionen har således gennemgået hver enkelt investeringspost samt de merudgifter til driften (over et tidsrum på 5 år), som følger af placeringen i Setúbal, også under hensyn til eventuelle besparelser på grund af beliggenheden. Støtteintensiteten er blevet vurderet ud fra de kriterier, der er lagt til grund for andre investeringer med regionalt sigte, dvs. investeringens og den dertil knyttede produktions indvirkning på det pågældende markedssegment, arten af de støtteberettigede udgifter med henblik på fastlæggelsen af støtteintensiteten, cost benefit-analysen for investeringen under hensyn til det geografiske element samt de direkte og indirekte fordele på regionalt plan.

Fastlæggelsen af støtteintensiteten for regionalstøtte er omfattet af Kommissionens beføjelser i medfør af artikel 92 til at anlægge en økonomisk-politisk bedømmelse. Regionalstøtten overstiger ikke en tredjedel af det maksimum, Kommissionen har godkendt inden for rammerne af SIBR, og støtten er berettiget som følge af merudgifterne ved at placere produktionen i Setúbal. Skattenedslagene, som vil blive indrømmet mellem 1997 og 2001, er et egentligt regionaludviklingsincitament, og i denne forbindelse tages der sigte på oprettelse af nye arbejdspladser og ikke på at flytte dem.

I anmeldelsen omtales der ikke en forpligtelse for Ford og VW til at placere indkøb for bestemte beløb hos portugisiske virksomheder. En sådan forpligtelse kan eventuelt være i strid med traktatens artikel 30. Der er imidlertid tale om et vilkår, som ikke er nært knyttet til den anmeldte støtteordning, og som derfor ikke kan have betydning for beslutningen af 16. juli 1991 (jf. ovennævnte dom af 22.3.1977, Ianelli & Volpi, a.st.).

3. *VW, Ford og den portugisiske regering* har anført, at regionaludvikling er et af traktatens mål, og at der i artikel 92, stk. 3, gøres undtagelse fra princippet om fri konkurrence til fordel for regionaludviklingen i ugunstigt stillede regioner. Forholdene i Portugal er i overensstemmelse med de kriterier, Kommissionen har fastlagt i sin meddelelse vedrørende metoden for anvendelse af traktatens artikel 92, stk. 3, litra a) og c), på regionalstøtte (EFT 1988 C 212, s. 2). I henhold hertil vil Kommissionen godkende en nettosubventionsækvivalent på 75% af den oprindelige investering i de udvalgte regioner. Den konkrete støtte har imidlertid kun en intensitet på 27%. Den indgår desuden i SIBR-programmet, som Kommissionen på forhånd har godkendt, og den er i overensstemmelse med EF-rammebestemmelserne, hvori der lægges særlig vægt på investeringer i motorkøretøjsindustrien i ugunstigt stillede regioner. Da Kommissionen under udøvelsen af sit skøn er bundet af de principper, der opstillet for anvendelsen af artikel 92, stk. 3, litra a), har den ikke kunnet nå til andet resultat end at godkende støtten, når betingelserne var opfyldt.

Den portugisiske regering har specielt fremhævet de strukturbetingede problemer i Setúbal-området og har henvist til investeringens gavnlige virkninger med hensyn til teknologioverførslen, den lokale merværdi, betalingsbalancen og beskæftigelsen. Desuden har Ford og VW forpligtet sig til at foretage indkøb inden for bestemte beløbsgrænser hos portugisiske virksomheder inden for tilbehørssektoren samt komponenter til biler, der fremstilles på andre af Ford's og VW's fabrikker.

VW har anført, at investeringsstøtten ikke alene ydes på grund af de større nettoudgifter ved etablering af en virksomhed i en økonomisk underudviklet region, men også på grund af de større nettoudgifter som følge af den løbende drift af virksomheden i en sådan region.

Ford har fremlagt opgørelser over de øgede omkostninger ved placeringen af virksomheden i Setúbal-området i forhold til en placering i Nordeuropa. En sammenholdelse af merudgifterne med besparelserne på grund af placeringen viser, at fordelen ved investeringen udgør 53 ECU pr. bil. Ford har endvi-

dere fremhævet projektets betydning for regionaludviklingen i Setúbal.

— Åbenbart urigtig bedømmelse af infrastrukturstøtten og støtten til erhvervsuddannelse

1. *Matra* har anført, at Kommissionen ikke har inddraget infrastrukturstøtten og støtten til erhvervsuddannelse i sin vurdering af indvirkningen på konkurrencen.

Også selv om andre virksomheder vil kunne benytte infrastrukturerne — dvs. vejanlæggene, vand- og elforsyningen og affaldsbehandlingssystemet — vil de i virkeligheden kun komme VW og Ford til gode, og der er derfor tale om en statsstøtte.

Støtten til erhvervsuddannelsesprogrammet er alt for omfattende, og det er på ingen måde godtgjort, at programmet også vil kunne benyttes af andre virksomheder. Desuden vil en ikke ubetydelig del af erhvervsuddannelsen finde sted hos joint ventureselskabet.

I de oprindelige anmeldelser havde den portugisiske regering anført udgifter forud for programiværksættelsen på 200 mio. ECU i forbindelse med behovet for erhvervsuddannelse og som følge af arbejdskraftens begrænsede produktivitet. Ved hjælp af en ren omformulering blev disse ikke-støtteberettigede udgifter derefter omdannet til støtteberettigede udgifter af samme størrelse, og der kunne herefter ydes støtte til udgifterne med Kommissionens godkendelse.

2. Heroverfor har *Kommissionen* — på dette punkt udtrykkeligt støttet af *Ford* — anført, at infrastrukturerne i form af vejanlæg, byggemodning og renovation er til fælles brug. De øvrige infrastrukturarbejder udføres for Ford's og VW's regning til markedspriser.

Støtten til erhvervsuddannelse er ikke for omfattende, når det tages i betragtning, at der er tale om 4 000 arbejdstagere. Uddannelsesprogrammet vil også kunne benyttes af andre bilproducenter, og kun en ringe del af uddannelsen vil finde sted i de nye produktionsanlæg.

3. *Den Portugisiske Republik* har tilføjet, at støtte til udgifter, der normalt skal afholdes af virksomhederne, falder ind under artikel 92, stk. 1, men at dette ikke gælder for støtte til infrastrukturinvesteringer eller erhvervsuddannelse.

Anbringendet om, at en urigtig retsopfattelse er lagt til grund

1. *Matra* har gjort gældende, at Kommissionen har godkendt støtten på grundlag af SIBR uden at tage hensyn til de faktiske konkurrencefordrejende virkninger på markedet, og at den med urette har accepteret, at et yderligere incitament var nødvendigt i forhold til det, der var berettiget som følge af det regionale handicap. I artikel 92, stk. 3, stilles der, for at en støtte kan være forenelig med fællesmarkedet, krav om en modydelse, som ikke kan opnås på markedsvilkår, men betingelsen er, at konkurrencefordrejningen

ikke er for vidtgående, når den ses i forhold til Fællesskabets interesser, og at støtten er nødvendig for at realisere den regionale, sociale eller økonomiske målsætning. Kommissionen kan ikke fravige disse krav ved udstedelse af generelle eller administrative bestemmelser, som f.eks. ved at godkende SIBR.

I denne forbindelse har Matra gjort gældende, at investeringen er alt for omfattende set i forhold til lignende projekter og i forhold til støtteintensiteten. De nye tal, Ford har fremlagt, viser også, at Kommissionen har taget stilling på grundlag af for højt anslåede tal. Efter Matra's opfattelse er støtten også for omfattende i forhold til det regionale handicap. Ford og VW har da også selv erkendt, at deres joint venture ikke kunne gennemføres uden statsstøtte, og de har indrømmet, at støtten ikke i første række skal opveje et påstået regionalt handicap, men skal sætte to multinationale selskaber i stand til at gennemføre et attraktivt projekt.

2. *Kommissionen* har anført, at det centrale spørgsmål i sagen er vurderingen af den ydede støtte i regionaludviklingssammenhæng, og den har henvist til, hvad den allerede har gjort gældende med hensyn til støtteintensiteten og konkurrencefordelen.

3. *Ford* har anført, at Matra uden grund sammenligner investeringerne i Newco-projektet med andre projekter, som både teknisk og økonomisk har andre kendetegn. I mellemtiden er de anslåede investeringsomkostninger i øvrigt blevet nedsat med ca. 268 mio. ECU, og Newco-projektet er dermed af samme størrelsesorden som lignende investeringer.

Ford og VW har anført, at kun en støtte, som har givet anledning til en investering i en ugunstigt stillet region, falder ind under artikel 92, stk. 3, litra a) (jf. ovennævnte dom af 17.9.1980, Philip Morris, a.st.). Hvis støtten har været begrænset til at opveje et regionalt handicap, er denne årsagsbetingelse ikke opfyldt.

Anbringendet om magtfordrejning

1. *Matra* har anført, at Kommissionen har gjort sig skyldig i magtfordrejning ved at foregribe udfaldet af proceduren i medfør af artikel 85, stk. 3.

2. *Kommissionen* har bestridt dette anbringende under henvisning til sine bemærkninger vedrørende anbringendet om væsentlige formmangler.

3. *Den Portugisiske Republik* har tilføjet, at Matra ikke har godtgjort, at man ved hjælp af den trufne foranstaltning, dvs. godkendelsen af støtteydelsen, har kunnet nå det mål, der påstås at være tale om, nemlig en godkendelse af aftalen mellem Ford og VW uden at afvente udfaldet af fritagelsesproceduren.

F.A. Schockweiler
Refererende dommer