II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO
de 11 de Junho de 2003
relativa ao auxílio estatal executado pela Espanha a favor da Volkswagem Navarra SA

[notificada com o número C(2003) 1745]

(Apenas faz fé o texto em língua espanhola)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2004/244/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

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

Tendo convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com as referidas disposições ([1]),

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 2 de Fevereiro de 2001, as autoridades espanholas notificaram um plano de auxílio regional a favor da Volkswagem Navarra SA (a seguir denominada «VW Navarra»). Em 2 de Abril de 2001, a Comissão solicitou informações suplementares a este respeito. Após terem solicitado uma prorrogação do prazo para o envio da resposta, em 10 de Abril e 29 de Maio, as autoridades espanholas apresentaram as informações suplementares por carta de 31 de Agosto de 2001.

(2) A Comissão apresentou um pedido para visitar as instalações de Arazuri (perto de Pamplona, Navarra) e a localização alternativa de Bratislava. As autoridades espanholas não propuseram nenhuma data para a visita a Bratislava. A visita a Arazuri, fixada para 8 de Novembro de 2001, foi cancelada pelas autoridades espanholas por carta de 5 de Novembro. Por carta de 8 de Novembro de 2001, a Comissão formulou novas perguntas a Espanha, a que as autoridades espanholas responderam em 11 de Dezembro de 2001.

(3) Por carta de 19 de Dezembro de 2001, Comissão solicitou de novo visitar a fábrica de Arazuri e as autoridades espanholas fixaram a data de 31 de Janeiro de 2002, através de um correio electrónico de 17 de Janeiro. Após a visita, foi enviado um novo pedido de informações, em 13 de Fevereiro de 2002, a que a Espanha respondeu, em 20 de Março.

(4) Em 22 de Maio de 2002, a Comissão decidiu iniciar o procedimento formal de investigação previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado, por ter dúvidas sobre a compatibilidade do auxílio em questão com o mercado comum. Em 26 de Junho de 2002, a Espanha apresentou as suas observações a este respeito.

(5) A decisão de iniciar o procedimento foi publicada no *Jornal oficial das Comunidades Europeias* ([2]), tendo as partes interessadas sido convidadas a apresentarem as suas observações sobre o auxílio. A Comissão não recebeu quaisquer observações.

(6) Em 11 de Outubro de 2002, realizou-se uma visita à fábrica de Bratislava, na sequência da qual a Comissão enviou um novo pedido de informações a Espanha, em 22 de Outubro. Após ter solicitado, em 13 de Dezembro, uma prorrogação do prazo para o envio da resposta, as autoridades espanholas apresentaram as informações suplementares por carta de 20 de Dezembro de 2002. Em 13 de Março de 2003 a Comissão solicitou novas informações, transmitidas pela Espanha por carta de 31 de Março.

([1]) JO C 161 de 5.7.2002, p. 9.

([2]) Ver nota de pé-de-página 1.

II. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

(7) A VW Navarra é uma filial espanhola do grupo automobilístico alemão Volkswagem AG (a seguir denominado «o grupo VW»). O projecto notificado refere-se à produção da última geração do modelo VW Polo, cujo código é «VW 24X». O projecto arrancou em Maio de 2000 e estará concluído em Dezembro de 2004. Os investimentos incluem uma nova oficina de prensagem para fabricar as partes laterais, os tectos e os guarda-lamas do novo carro, uma segunda linha de produção de carroçarias, uma nova oficina de pintura e uma segunda linha de montagem.

(8) Segundo o projecto notificado, a produção do novo modelo atingirá os 1 800 veículos diários, dos quais 1 000 deveriam, em princípio, ser montados em Arazuri (Navarra) e 300 numa fábrica da Volkswagem em Bratislava (Eslováquia). Os 500 restantes, para os quais teriam de ser construídas novas linhas, constituem, segundo a Espanha, o projecto móvel, para o qual foram consideradas as localizações alternativas de Arazuri e de Bratislava. Um estudo realizado pela VW, em Fevereiro de 2000, revelou que Bratislava era uma localização mais atraente do que Arazuri. Segundo a notificação, a possibilidade de obter um auxílio estatal para compensar parcialmente os custos mais elevados, levou a VW a decidir-se por Arazuri para a construção destes 500 veículos diários. A afectação do projecto a Arazuri permitiria à fábrica espanhola manter a sua capacidade constante de 1 500 veículos diários após a mudança de modelo.

(9) O fabrico do novo Polo em Arazuri, na primeira nova linha de produção (parte não móvel do projecto), com 750 veículos diários, começou em Julho de 2001. O modelo Polo existente foi produzido na antiga linha até Setembro de 2001, altura em que foi desmontada para deixar espaço à construção da nova linha destinada a produzir diariamente 750 veículos (incluindo os 500 do projecto móvel); a produção começou no final de 2001.

Base jurídica; montante do investimento e do auxílio

(10) O auxílio notificado é concedido ao abrigo de regimes aprovados previstos no Decreto Foral 361/2000: «Novo regime de auxílios ao investimento e ao emprego», de 20 de Novembro de 2000 ([3]).

(11) Segundo a notificação, o investimento total para o projecto móvel em Arazuri ascenderá a 368 500 000 euros em termos nominais, equivalentes a 335 300 000 de euros em valor actualizado (ano de base 2001, juro actualizado de 6,33 %).

([3]) O projecto de regime foi aprovado pela Comissão em 3 de Maio de 2000, Processo N 141/2000, JO C 284 de 7.10.2000, p. 4.

(12) O auxílio previsto ascende, em termos nominais, a um equivalente-subvenção bruto de 72 200 000 euros, com um valor real de 61 850 000 euros. Por conseguinte, a intensidade do auxílio seria 18,45 % em termos de equivalente-subvenção bruto. Arazuri situa-se numa zona que pode beneficiar do disposto no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º, com um limite máximo regional em termos de equivalente-subvenção líquido de 20 % durante o período 2000-2006.

(13) Não foi afectado nenhum outro auxílio comunitário ao financiamento do projecto.

III. MOTIVOS PARA INICIAR O PROCEDIMENTO

(14) Na sua decisão de 22 de Maio de 2002 de iniciar o procedimento ([4]), a Comissão manifestava as suas dúvidas sobre a necessidade e a proporcionalidade do auxílio proposto. Para dissipar estas dúvidas, a Comissão solicitou novas informações e documentos, tendo colocado a possibilidade de visitar a fábrica de Bratislava.

(15) No que diz respeito à necessidade do auxílio, a Comissão pôs em dúvida o facto de Bratislava constituir uma alternativa viável a Arazuri para a localização do projecto. Em primeiro lugar, a Comissão considerou que as informações apresentadas não demonstravam que Bratislava tivesse sido verdadeiramente considerada uma localização alternativa para a produção dos 500 veículos diários, no âmbito da parte móvel do projecto. Em segundo lugar, a Comissão pôs em dúvida que estes 500 veículos pudessem ter sido afectados a Bratislava no período imediatamente anterior a Novembro de 2000 (quando o grupo VW optou oficialmente por Arazuri para o projecto) dado que Bratislava já tinha sido seleccionada pela VW, em Setembro de 1999, para um outro projecto (produção do modelo todo o terreno «Tuareg»).

(16) Em termos de proporcionalidade do auxílio, a Comissão expressou dúvidas sobre se: a) o investimento em «equipamentos para fornecedores» tinha sido considerado móvel; b) o total de […] (*) de euros de investimento na instalação de pré-tratamento de Arazuri, considerada móvel pela Espanha, podia ser tido em conta para estabelecer a base dos «custos elegíveis» e para calcular a desvantagem regional e c) as despesas de despedimentos em Arazuri tinham sido devidamente justificadas na análise custos/benefícios.

(17) Por último, a Comissão manifestou a necessidade de verificarem os valores notificados sobre a capacidade, a fim de avaliar o impacto do projecto nos problemas enfrentados pela indústria automóvel nesta matéria.

([4]) Ver nota de pé-de-página 1.

(*) Partes deste texto foram omitidas a fim de garantir a não divulgação de informações confidenciais; essas partes estão parênteses rectos.

IV. **OBSERVAÇÕES DA ESPANHA**

(18) Em 26 de Junho de 2002, as autoridades espanholas enviaram as suas observações sobre a decisão de início do procedimento. Durante a visita à fábrica de Bratislava, em 11 de Outubro de 2002, e por carta de 13 de Dezembro de 2002, foram apresentados à Comissão novos documentos e informações. A Comissão tomou em consideração as observações e as informações recebidas.

(19) No que diz respeito à viabilidade de Bratislava como fábrica alternativa, as Autoridades espanholas apresentaram provas que descrevem as várias etapas do processo de decisão que conduziu à selecção de Arazuri para o projecto.

(20) No que diz respeito ao calendário da decisão de situar o projecto em Arazuri, as autoridades espanholas afirmaram que o projecto de construir diariamente 500 veículos Polo em Bratislava, no âmbito da parte móvel do projecto, não era incompatível com o projecto de construir o modelo todo o terreno-SUV «Tuareg» na mesma fábrica. Segundo a Espanha, o aumento de produção do modelo Polo em Bratislava poderia ter sido realizado através da construção das linhas de produção do Tuareg num terreno adjacente ao actualmente ocupado pela fábrica existente.

(21) A Espanha argumenta que, embora o terreno em questão não fosse propriedade da Volkswagem no final de 2000, poderia ter sido facilmente adquirido pois destinava-se a uma utilização industrial e a Volkswagem poderia ter recorrido à Lei eslovaca 175/99 sobre grandes projectos de investimento, que prevê procedimentos rápidos e eficientes para a aquisição de terrenos destinados a projectos industriais importantes.

(22) A Espanha apresentou informações segundo as quais os projectos Tuareg e Polo podiam ter sido realizados simultaneamente, e que o modelo Tuareg poderia ter sido concluído no prazo previsto (Julho de 2002) com custos suplementares aceitáveis. A Espanha calculou que a realização do projecto Tuareg fora do actual terreno da fábrica teria implicado custos suplementares no valor de […] milhões de euros, sobretudo para a aquisição de terrenos e das *infra*-estruturas básicas. Os restantes custos (edifícios, maquinaria) eram independentes da situação em Bratislava. No entanto, a Espanha não incluiu estes custos suplementares na análise custos/benefícios, pois não dizem directamente respeito à decisão relativa ao local de produção diária de 500 veículos Polo (parte móvel).

(23) As autoridades espanholas também apresentaram informações suplementares sobre as dúvidas expressas pela Comissão ao iniciar o procedimento, no que diz respeito à proporcionalidade do auxílio.

(24) Em primeiro lugar, as autoridades espanholas explicaram que na análise custos/benefícios nenhum investimento em «equipamentos para fornecedores» foi considerado um projecto móvel.

(25) Em segundo lugar, no que diz respeito aos investimentos em novas instalações de pré-tratamento na oficina de pintura de Arazuri, as autoridades espanholas defenderam que o grupo VW nunca considerou a possibilidade de construir uma instalação de pré-tratamento para 1 000 veículos diários e, por conseguinte, não era possível apresentar números para este investimento. O grupo VW teve de optar por uma das seguintes alternativas: a) adaptar a linha existente para 1 000 veículos diários (custo: […] euros) e construir uma nova linha suplementar para 500 veículos diários (custo: […] euros), o que daria lugar a dois processos diferentes de pré-tratamento; e b) construir uma nova linha de pré-tratamento para 1 500 veículos diários (custo: […] euros) com um único processo de pré-tratamento.

(26) O grupo VW optou pela última alternativa porque permite executar um único processo utilizando uma só tecnologia e uma qualidade normalizada e porque exige menos recursos em termos de manutenção. Estas vantagens compensam a longo prazo um maior custo de investimento.

(27) As autoridades espanholas concluem que o investimento móvel que deve justificar-se na análise custos/benefícios é de […] euros ([…] para a nova linha de pré-tratamento de 1 500 veículos diários menos […] destinados à transformação da linha existente para produzir 1 000 veículos diários, que teriam sido necessários no caso de o projecto ser executado em Bratislava). As autoridades espanholas afirmam que tal coincide com o método aplicado na análise custos/benefícios, que consiste no cálculo do investimento exigido para fabricar 1 000 veículos e subsequentemente 1 500, e em considerar a diferença como o volume de investimento móvel.

(28) Em segundo lugar, as autoridades espanholas apresentam uma discriminação pormenorizada dos custos de despedimento dos […] trabalhadores que teriam perdido o seu posto de trabalho caso se tivesse optado pela localização alternativa. O montante total de […] euros foi calculado nos termos do artigo 51.º do estatuto dos trabalhadores, que fixa a indemnização no caso de despedimento colectivo em 20 dias de calendário por ano de trabalho. As despesas de despedimento foram calculadas para os trabalhadores com menos antiguidade na empresa, contratados em 1998. O Governo espanhol também afirmou que a VW Navarra não tem um plano de despedimentos, mas um plano de reforma voluntária antecipada que não pode ser considerado um reflexo da prática normal seguida nos casos de despedimentos em massa.

(29) Finalmente, as autoridades espanholas confirmaram que a última planificação anual (realizada em 2002 para o período 2003-2007) não prevê nenhum aumento de capacidade até 2004 no grupo VW na Europa.

V. **APRECIAÇÃO DO AUXÍLIO**

(30) A medida notificada pela Espanha a favor da VW Navarra constitui um auxílio estatal, na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado porque é financiada pelo Estado ou através de recursos estatais. Além disso, representa uma percentagem considerável do financiamento do projecto, pelo que poderia falsear a concorrência na Comunidade, conferindo à VW Navarra uma vantagem sobre os seus concorrentes não beneficiários de auxílios. Por último, o mercado dos veículos automóveis caracteriza-se por um intenso comércio entre os Estados-Membros.

(31) O n.º 2 do artigo 87.º do Tratado enumera certos tipos de auxílio compatíveis com o Tratado. Tendo em conta a natureza e o objectivo do auxílio em questão e a localização geográfica da empresa, as alíneas a), b) e c) não se aplicam ao plano em apreço. O n.º 3 do artigo 87.º especifica outras formas de auxílio que podem considerar-se compatíveis com o mercado comum. A Comissão regista que o projecto está situado em Arazuri, na região de Navarra, que pode beneficiar de um auxílio, em conformidade com o n.º 3, alínea c), do artigo 87.º, com um limite máximo de auxílio regional de 20 % em termos de equivalente-subvenção líquido.

(32) O auxílio em questão destina-se à VW Navarra, que fabrica e monta veículos automóveis. Nos termos do enquadramento comunitário dos auxílios de Estado ao sector dos veículos automóveis ([5])(a seguir denominado «o enquadramento»), a empresa faz parte deste sector industrial.

(33) O enquadramento especifica que todos os auxílios a conceder pelas autoridades públicas a um projecto individual no âmbito de regimes de auxílios autorizados a uma empresa do sector devem ser notificados previamente à sua concessão, nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado, se excederem pelo menos um dos dois limiares seguintes: 1. o custo total do projecto é igual a 50 milhões de euros; 2. o montante bruto total dos auxílios estatais como dos auxílios provenientes de instrumentos comunitários é igual a 5 milhões de euros.

(34) Tanto o custo total do projecto como o montante do auxílio excedem os limiares de notificação. Por conseguinte, ao notificar o auxílio à formação e o auxílio regional a favor da VW Navarra, as autoridades espanholas observaram o disposto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.

(35) De acordo com o enquadramento, a Comissão velará para que os auxílios concedidos sejam simultaneamente proporcionais à gravidade dos problemas que se propõem resolver e necessários à realização do projecto. Ambas as condições, necessidade e proporcionalidade, devem estar reunidas para que a Comissão autorize um auxílio estatal no sector dos veículos automóveis.

(36) Nos termos do ponto 3.2.a) do enquadramento, para demonstrar a necessidade do auxílio regional o beneficiário deve demonstrar claramente que possui uma alternativa economicamente viável para a implantação do seu projecto. Se nenhuma localização industrial do grupo, nova ou pré-existente, puder acolher o investimento em questão, a empresa ver-se-á se obrigada a realizar seu projecto na única unidade de acolhimento possível, mesmo sem o auxílio. Por conseguinte, não pode autorizar-se nenhum auxílio regional a favor de um projecto que não seja geograficamente móvel.

(37) A Comissão, com a assistência de um perito externo do sector automóvel, analisou a documentação e as informações fornecidas pela Espanha, a fim de determinar se o projecto é móvel.

(38) No que diz respeito à questão de saber se Bratislava era uma alternativa viável para o projecto, a Comissão está satisfeita com os elementos apresentados pelas Autoridades espanholas. Os documentos demonstram que o grupo VW fixou um objectivo inicial para 1998 de […] veículos diários para o novo modelo Polo, que deviam ser construído nas fábricas de Arazuri, Bratislava e Martorelh (Espanha). Posteriormente os planos para Martorelh foram abandonados e as previsões iniciais foram reduzidas, em Junho de 1999, para […] veículos diários dos quais […] seriam produzidos em Arazuri e o resto em Bratislava. Ao mesmo tempo, o grupo VW iniciou contactos com o Governo de Navarra sobre a possibilidade de um auxílio estatal para assegurar o investimento em Arazuri. Nesta fase, o grupo VW estudou a viabilidade técnica e o investimento necessário, tendo em conta as várias hipóteses para as duas localizações. A decisão formal de construir 1 500 veículos diários em Arazuri e 300 em Bratislava foi finalmente adoptada pelo grupo VW em Novembro de 2000, após ter recebido garantias do Governo de Navarra para a possibilidade de conceder um auxílio ao projecto.

(39) Quanto à eventualidade de realizar o projecto Polo em Bratislava ao mesmo tempo que o projecto Tuareg, já previsto para as instalações eslovacas, as provas documentais apresentadas pelas autoridades espanholas e a visita à fábrica demonstram que essa possibilidade se colocou de facto, porque havia terreno suficiente, facilmente disponível e adjacente às instalações existentes, para uma expansão do projecto Tuareg e nenhum obstáculo técnico específico teria entravado a sua execução.

([5]) JO C 279 de 15.9.1997, p. 1.

(40) No entanto, a Comissão considera que devem ser tidas em conta as despesas suplementares de execução do projecto Tuareg fora do perímetro actual da fábrica, que a Espanha quantificou em […] euros, a título de custos adicionais à alternativa de construir diariamente 500 veículos Polo (móveis) em Bratislava, uma vez que estes custos teriam sido contraídos como consequência directa da decisão de não executar o projecto em Arazuri e não se concretizaram graças à decisão final de implantar o projecto em Arazuri.

(41) Com base nestas informações, a Comissão conclui que Bratislava foi, de facto, considerada uma alternativa viável a Arazuri para a implantação do projecto.

(42) Os auxílios regionais a projectos de modernização e de racionalização, que normalmente não são móveis, não são autorizados no sector dos veículos automóveis. No entanto, uma expansão ou uma transformação que dê origem a uma mudança radical das estruturas de produção da localização existente poderia beneficiar de um auxílio regional.

(43) Durante a visita a Arazuri, a Comissão, assistida por um perito externo do sector do automóvel, concluiu que o projecto de investimento em questão diz respeito à transformação de uma instalação existente, na sequência da completa renovação de um modelo. As oficinas de prensagem e de pintura são totalmente novas e as alterações nas linhas de carroçaria e de montagem, bem como a criação de uma segunda linha de produção de carroçarias e de uma segunda linha de montagem indicam que o projecto implica uma alteração radical de uma localização existente. A Comissão considera que o projecto poderia ser considerado um projecto de transformação.

(44) Com base nestas considerações, a Comissão conclui que o projecto possui um carácter móvel e pode, assim, beneficiar de auxílios regionais, necessários para atrair os investimentos na região assistida.

(45) Nos termos do ponto 3.2.b) do enquadramento, a Comissão examinará a elegibilidade ou não dos custos previstos para os elementos móveis do projecto. Por conseguinte, os aspectos não móveis do projecto não podem beneficiar de auxílios. A este respeito, a Comissão regista que a Espanha não considerou elegível nenhum investimento em equipamentos para fornecedores. Em segundo lugar, a Comissão observa que, nas suas observações ao início do procedimento, a Espanha alegou que os […] euros [6] para investimento na instalação de pré-tratamento da oficina de pintura de Arazuri devem ser considerados um investimento móvel e parte dos custos, elegíveis. No entanto, a Comissão não pode estar de acordo com a estimativa dos custos elegíveis proposta pela Espanha.

(46) No que se refere à instalação de pré-tratamento, a Comissão considera que as Autoridades espanholas não compararam correctamente os montantes de investimento exigidos para fabricar 1 000 veículos diários (projecto móvel em Bratislava) e 1 500 (projecto móvel em Arazuri). No primeiro caso, os investimentos contabilizadas são os necessários para adaptar uma fábrica obsoleta à produção de 1 000 veículos (não móveis) diários e, no segundo, trata-se de realizar investimentos numa instalação totalmente nova para produzir 1 000 veículos (parte móvel) diários, bem como para os 500 veículos (parte não móvel), diários. Tendo em conta a diferença entre ambos os cálculos, os custos de investimento para 500 veículos (móveis) diários aumentam, dado que se lhes atribui também os custos correspondentes aos 1 000 (não móveis) diários.

(47) Para que a comparação fosse viável, as autoridades espanholas deveriam ter calculado o custo de uma instalação de pré-tratamento totalmente nova para 1 000 veículos diários, o custo de uma instalação de pré-tratamento totalmente nova para 1 500 veículos, e a diferença entre ambos os custos.

(48) No entanto, as autoridades espanholas não apresentaram informações sobre o investimento necessário para uma instalação totalmente nova de pré-tratamento para 1 000 veículos diários, afirmando que o grupo VW nunca considerou tal uma opção. Do ponto de vista da Comissão, mesmo se o grupo VW não teve em conta esta opção, o facto das autoridades espanholas considerarem como móveis alguns custos que devem, na realidade, ser atribuídos a aspectos não móveis do projecto, não constitui uma transformação. Ao construir uma nova instalação de pré-tratamento em Arazuri, a VW Navarra beneficiará de uma instalação moderna, com normas de qualidade mais rigorosas, que reduzirá as despesas de manutenção e terá um período de vida maior do que se procedesse à adaptação de uma instalação antiga. Estes efeitos positivos repercutem-se na globalidade da produção do novo modelo e não só na sua parte móvel.

(49) Por estes motivos, a Comissão conclui que só podem ser considerados custos elegíveis os investimentos que se relacionam efectivamente com a produção dos 500 veículos diários (parte móvel). Por conseguinte, a Comissão tem de determinar em relação aos […] euros investidos na instalação de pré-tratamento qual a percentagem correspondente aos 500 veículos (móveis) diários. Esta percentagem será considerada como parte dos custos elegíveis.

[6] Isto é, […] euros para a nova linha de pré-tratamento para 1 500 veículos diários menos […] para a adaptação da linha existente para 1 000 veículos diários. Ver o considerando 27.

(50) Nas suas observações ao início do procedimento, as autoridades espanholas afirmam que os custos de uma nova linha suplementar para 500 veículos diários ascenderia a […] euros. No entanto, a Comissão considera que este número sobrestima o custo real do investimento móvel, uma vez que implica que os custos da instalação de pré-tratamento dos 1 000 veículos (parte não móvel) diários ascenderam a […] euros, ou seja, 31 % dos custos para 66 % dos veículos produzidos. Isto equivale a imputar todas as despesas fixas da nova instalação de pré-tratamento de Arazuri à parte móvel do investimento.

(51) A Comissão, assistida pelo seu perito nesta matéria, considera que, como a nova instalação de pré-tratamento beneficiará igualmente a parte móvel e imóvel da produção, os custos de investimento devem ser proporcionalmente divididos entre ambas as partes. Por conseguinte, a Comissão considera que um terço dos custos de investimento na instalação de pré-tratamento de Arazuri (ou seja, […] euros em termos nominais) pode ser considerado móvel, o que corresponde a […] euros em valor actualizado, se o investimento específico for realizado de acordo com o mesmo calendário do resto do projecto.

(52) Por conseguinte, a Comissão conclui que as despesas elegíveis totais do projecto ascendem a 299 335 000 euros em valor actualizado.

(53) Nos termos do ponto 3.2.c) do enquadramento, a Comissão velará para que o auxílio previsto seja proporcional aos problemas regionais para cuja resolução deve contribuir. Para o efeito é utilizada uma análise custos/ /benefícios.

(54) A análise custos/benefícios compara, no que se refere aos elementos móveis, o investimento e as despesas de funcionamento que um investidor teria de suportar para realizar o projecto na região em questão com os custos inerentes a um projecto idêntico numa localização diferente. A comparação permite determinar as desvantagens específicas da região assistida. A Comissão autoriza o auxílio regional respeitando o limite das desvantagens regionais resultantes do investimento na instalação que serve de base de comparação.

(55) As desvantagens operacionais de Arazuri comparativamente a Bratislava são estimadas em três anos na análise custos/benefícios, dado que se trata de um projecto de expansão e não de uma fábrica totalmente nova. O período coberto pela análise custos/benefícios corresponde a 2002-2004, ou seja, três anos a contar do início da produção, de acordo com o ponto 3.3 do anexo I do enquadramento.

(56) A análise custos/benefícios apresentada pelas autoridades espanholas revela uma desvantagem de 61 020 000 euros em termos líquidos para Arazuri, comparativamente a Bratislava, com uma «intensidade de desvantagem» de 18,2 %.

(57) A Comissão, assistida pelo seu perito no sector automóvel, apreciou a análise custos/benefícios notificada, com vista a definir até que ponto o auxílio regional proposto é proporcional aos problemas regionais para cuja resolução deve contribuir. Tendo em conta as informações suplementares apresentadas pela Espanha após o início do procedimento, a análise custos/benefícios foi alterada em alguns elementos expostos mais adiante.

(58) Em primeiro lugar, no caso de Bratislava, a Comissão aditou […] euros, a título de custos suplementares, que teriam sido necessários para realizar o projecto Tuareg fora do actual perímetro da fábrica. A Comissão considera que estes custos dizem directamente respeito à decisão de implantação para a produção diária de 500 veículos Polo (móveis). Estes custos não se concretizaram porque o projecto Polo foi realizado em Arazuri e não em Bratislava. Por conseguinte, o grupo VW deve tê-los considerado como uma vantagem directa da realização do projecto em Espanha.

(59) Em segundo lugar, a Comissão excluiu da comparação na análise custos/benefícios os custos que não estão relacionados com aspectos móveis da instalação de pré-tratamento (ou seja, os custos imputados aos 1 000 veículos não móveis diários). Segundo as observações anteriores, tal deu origem a uma redução dos custos da instalação de pré-tratamento que passaram de […] euros para […] euros em valor nominal. Se o investimento específico for realizado segundo o mesmo calendário que o resto do projecto, tal corresponde a uma redução dos custos de investimento em Arazuri de […] euros em valor actualizado e uma redução de […] euros, igualmente em valor actualizado, para a desvantagem de Arazuri em relação a Bratislava ([7]).

(60) Em terceiro lugar, no que se refere aos custos de despedimento, a Comissão apreciou as informações suplementares apresentadas pelas autoridades espanholas após o início do procedimento. As novas informações descrevem as regras espanholas aplicáveis aos despedimentos colectivos determinados por razões económicas, técnicas, de organização ou de produção, bem como o perfil de antiguidade dos trabalhadores que teriam sido afectados caso o projecto fosse realizado em Bratislava. Com base nestas informações, a Comissão considera aceitável o orçamento previsto para as despesas de despedimento, no montante de […] euros.

([7]) Estes valores foram obtidos calculando o valor actualizado da diferença entre os custos elegíveis propostos pela Espanha ([…] euros) e os custos elegíveis calculados pela Comissão ([…] euros).

(61) As alterações introduzidas na análise custos/benefícios dão origem a resultados diferentes dos notificados pela Espanha, com uma desvantagem de custos para Arazuri de 16 235 000 euros em termos líquidos (valores de 2001), comparativamente aos 61 020 000 euros inicialmente notificados. O rácio de desvantagem do projecto é de 5,42 % (comparativamente aos 18,2 % inicialmente notificados).

(62) Por último, em conformidade com o ponto 3.2.d) do enquadramento, a Comissão apreciou a questão do «ajustamento», ou seja, um aumento da intensidade do auxílio admissível, o que constitui um incentivo suplementar para que o investidor opte pela região em questão. A documentação apresentada revela que a capacidade da VW na Europa se manteve praticamente constante durante o período 2000-2004, com uma diminuição de 4 257 300 para 4 247 700 veículos/ano. Segundo o enquadramento, o «rácio das desvantagens regionais» resultante da análise custos/benefícios é majorado de 1 ponto percentual [impacto «moderado» na concorrência de um projecto de investimento numa região abrangida pelo n.º 3, alínea c), do artigo 87.º], o que dá num rácio final de 6,42 %.

(63) No entanto, a Comissão observa que um ligeiro aumento na capacidade europeia do grupo VW, na sequência do projecto, em relação aos níveis previstos, teria repercussões importantes na concorrência ([8]). Nesse caso, o «rácio das desvantagens regionais» resultante da análise custos/benefícios seria reduzido em 2 pontos percentuais, o que daria um rácio final de 5,42 %. Tendo em conta a potencial distorção da concorrência resultante de um aumento da capacidade, a Comissão considera necessário que as autoridades espanholas controlem a evolução da capacidade do grupo VW. O enquadramento prevê que a Comissão possa exigir controlos e avaliações *ex post* do auxílio concedido, com um grau de pormenor variável em função do caso específico e do eventual efeito de distorção do mercado. Por conseguinte, a Comissão solicita às autoridades espanholas que lhe transmitam, antes de Abril de 2005, um relatório sobre o resultado do controlo da evolução da situação em termos de capacidade do grupo VW na Europa, em Dezembro de 2004.

VI. **CONCLUSÃO**

(64) A Comissão conclui que o auxílio regional que a Espanha pretende conceder à VW Navarra para o projecto em questão é compatível com o mercado comum, desde que a intensidade de auxílio não ultrapasse 6,42 % dos custos elegíveis. A Comissão verifica que os custos elegíveis do projecto ascendiam a 299 335 000 euros (valor de 2001, taxa actualizada de 6,33 %). Por conseguinte, a Comissão deve considerar que o auxílio regional que a Espanha prevê conceder à VW Navarra a favor do projecto em questão é compatível com o mercado comum, se não ultrapassar um montante de 19 228 000 euros em equivalente-subvenção bruto (valor de 2001, juro actualizado de 6,33 %).

(65) Qualquer auxílio estatal suplementar para os projectos de investimento em questão será incompatível com o mercado comum.

(66) Embora a Comissão não tenha dúvidas sobre a veracidade dos cálculos apresentados, solicita às autoridades espanholas que lhe enviem, antes de Abril de 2005, um relatório sobre a capacidade europeia do grupo VW em Dezembro de 2004. Caso a capacidade se desvie dos dados notificados, a Comissão reserva-se o direito de reduzir, em conformidade, o montante do auxílio compatível,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio regional ao investimento que a Espanha prevê conceder à Volkswagem Navarra SA, para o projecto relativo à produção do novo modelo Polo da VW, em Arazuri, no montante de 19 228 000 euros em equivalente-subvenção bruto, valor actualizado, tendo como referência o ano de 2001 e um juro de 6,33 %, é compatível com o mercado comum, nos termos do artigo 87.º do Tratado. Este montante corresponde a uma intensidade de auxílio de 6,42 % do investimento elegível de 299 335 000 euros em valor actualizado.

Artigo 2.º

Qualquer outro auxílio estatal superior ao montante previsto no artigo 1.º que a Espanha pretenda conceder à Volkswagem Navarra SA a favor do projecto objecto da presente decisão será incompatível com o mercado comum.

Artigo 3.º

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

Além disso, antes de Abril de 2005, a Espanha apresentará um relatório sobre a capacidade europeia do grupo VW em Dezembro de 2004.

([8]) Em conformidade com o ponto 3.2.d) do enquadramento, um efeito elevado sobre o sector significa que o rácio entre a capacidade do grupo após o investimento e a capacidade do grupo antes do investimento é superior ou igual a 1,01. Neste caso o efeito na concorrência seria alto se a capacidade da VW fosse, no final do projecto, de 4 299 873 veículos/ano ou superior.

Artigo 4.º

O Reino de Espanha é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 11 de Junho de 2003.

Pela Comissão
Mario MONTI
Membro da Comissão