II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION
vom 18. September 2002
über die staatliche Beihilfe des Vereinigten Königreichs an die Vauxhall Motors (UK) Ltd

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2002) 3340)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2003/62/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 EG-Vertrag [1],

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Verfahren

(1) Mit Schreiben vom 23. August 2001 teilten die Behörden des Vereinigten Königreichs der Kommission die genannte Beihilfe gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag mit. Mit Schreiben vom 23. Oktober 2001 bat die Kommission um ergänzende Auskünfte, die ihr die Behörden des Vereinigten Königreichs mit Schreiben vom 16. November 2001 erteilten.

(2) Die Kommission hat das Vereinigte Königreich mit Schreiben vom 28. Januar 2002 von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, wegen dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

(3) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht. Die Kommission hat die Beteiligten zur Äußerung zu der betreffenden Beihilfe aufgefordert. Sie hat keine Stellungnahmen von Beteiligten erhalten.

(4) Mit Schreiben vom 1. März 2002 übermittelte das Vereinigte Königreich seine Bemerkungen zur Einleitung des Prüfverfahrens. Am 9. Juli 2002 übermittelte das Vereinigte Königreich weitere Auskünfte.

Ausführliche Beschreibung der geplanten Beihilfe

(5) Empfänger der Beihilfe ist die Vauxhall Motors (UK) Ltd, eine 100%ige Tochter der General Motors Corporation. Bei der fraglichen Beihilfe handelt es sich um eine regionale Investitionsbeihilfe für die Umwandlung des Automobilwerks von Ellesmere Port von einem Ein-Modell-Werk zu einem Zwei-Modell-Werk, das je nach Nachfrage zwischen beiden Modellen umgestellt werden kann. Nach der Investition wird das Werk in der Lage sein, sowohl den Astra als auch das neue Vectra Pkw-Modell alternativ herzustellen. Nach den vom Vereinigten Königreich in der Anmeldung erteilten Auskünften wird das Vorhaben 771 Arbeitsplätze bei Vauxhall Motors sichern und ca. 530 Arbeitsplätze bei Zulieferern schaffen.

(6) General Motors Europe hat zwei Alternativstandorte für das Vorhaben in Erwägung gezogen, Ellesmere Port und Antwerpen. Die letztendliche Entscheidung zugunsten von Ellesmere Port war Teil einer umfangreichen Umstrukturierung bei General Motors Europe, um die Rentabilität dieses Unternehmens wiederherzustellen. Als Teil dieses Plans wurde die Pkw-Herstellung in Luton mit dem Auslaufen des derzeitigen Vectra-Modells zum Ende

[1] ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

des ersten Quartals 2002 eingestellt. Danach konzentrieren sich die verbleibenden Anlagen in Luton auf Nutzkraftfahrzeuge und Geländewagen, während die Pkw-Produktion sich in Ellesmere Port konzentriert. In Ellesmere Port wird weiterhin der Astra hergestellt, die nächste Generation des Vectra integriert, und die Anlage wird in ein flexibles Zwei-Modell-Werk umgewandelt.

(7) Das Nachfolgemodell des Vectra soll in der oberen Mittelklasse des europäischen Pkw-Marktes konkurrieren. Hauptmärkte sowohl für das aktuelle Astra-Modell als auch für das Nachfolgemodell des Vectra sind Deutschland, das Vereinigte Königreich, Frankreich, Italien, die Niederlande und Spanien; weitere kleinere west- und mitteleuropäische Pkw-Märkte werden jedoch auch beliefert.

(8) Insgesamt belaufen sich die beihilfefähigen Investitionen auf 156,198 Mio. GBP. Der Nettozeitwert der beihilfefähigen Investitionen beträgt 153,814 Mio. GBP. Diese Investitionen verteilten sich auf Gebäude/Baumaßnahmen/Geländeverbesserungen (8,352 Mio. GBP), Maschinen und Ausrüstung (131,343 Mio. GBP) sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung (14,119 Mio. GBP).

(9) Beihilfen in Höhe von 10 Mio. GBP (Nettozeitwert: 9,847 Mio. GBP) werden als Regionalbeihilfen im Rahmen eines auf dem „Industrial Development Act" von 1982 basierenden genehmigten Programms gewährt. Die angemeldete Beihilfeintensität beläuft sich auf 6,4 %.

(10) Das Ellesmere Port Werk befindet sich im Viertel Westminster von Ellesmere Port und in Neston in Cheshire. Diese Region wurde von der Kommission als Fördergebiet im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag auf der Fördergebietskarte für den Zeitraum 2000 bis 2006 mit einer Obergrenze von 15 % Nettosubventionsäquivalent (NSÄ) für Regionalbeihilfen anerkannt.

Beschluss der Kommission, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten

(11) Die Kommission hat das Vereinigte Königreich mit Schreiben vom 28. Januar 2002 von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten, da sie Zweifel an der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe hatte.

(12) Hinsichtlich der Notwendigkeit der Beihilfe musste die Kommission überprüfen, ob das Ellesmere-Port-Vorhaben eine Umwandlung beinhaltete, die mit einer radikalen Veränderung der Produktionsstrukturen an einem bestehenden Standort verbunden war. Außerdem war zu prüfen, ob Antwerpen hinsichtlich der technischen Durchführbarkeit des Vorhabens eine echte Alternative war.

(13) Bezüglich der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe hielt die Kommission einige Bestandteile der Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) für fragwürdig. Sie stellte insbesondere die Annahmen in Frage, dass die Schulungskosten in Antwerpen niedriger seien, die geschätzten internen Transportkosten und Zulieferwege und die voraussichtlichen Auswirkungen, einschließlich Absatzeinbußen, auf das Image der Marke Vauxhall im Vereinigten Königreich, falls das Projekt in Antwerpen durchgeführt würde.

Stellungnahmen von Beteiligten

(14) Die Kommission hat keine Stellungnahmen von Beteiligten erhalten.

Stellungnahme des Vereinigten Königreichs

(15) Mit Schreiben vom 1. März 2002 übermittelte das Vereinigte Königreich der Kommission seine Bemerkungen zur Einleitung des Verfahrens. Mit Schreiben vom 9. Juli 2002 wurden ergänzende Auskünfte vorgelegt. Diese Stellungnahme und Informationen wurden bei der Würdigung des Falles berücksichtigt.

(16) Die Behörden des VK haben die Schulungskosten in Antwerpen und Ellesmere Port im Einzelnen aufgeschlüsselt. Der Hauptunterschied ist, dass das Antwerpener Werk im Gegensatz zu Ellesmere Port bereits auf ANDON geschult ist; es ist bereits mit dem Betrieb als flexibles Werk vertraut, bei dem zwei Modelle auf gemeinsamen Anlagen hergestellt werden; es hat Erfahrung mit der Herstellung des Vectra, so dass die Lernzeit dort kürzer ist; das Antwerpener Werk und sein Personal sind bereits GBOP-kompatibel (Global Bill of Process) [1].

(17) Hinsichtlich der Zulieferkosten und internen Transportkosten erläutern die Behörden des VK, dass die Kosten in der KNA auf den Zahlen beruhen, die vom „Europe Strategy Board" (ESB) von GM bei der Entscheidung über den Standort des Vectra-Nachfolgemodellprojekts in Ellesmere Port verwendet wurden. In der Zwischenzeit hat Vauxhall weitere Berechnungen auf der Grundlage der tatsächlichen Produktionszahlen in Luton und Ellesmere Port im Jahre 2001 und der revidierten Kostenvorausschätzungen von Ellesmere Port für 2002 angestellt. Bei einem Vergleich der geschätzten KNA-Zahlen mit denen auf der Grundlage des tatsächlichen Produktionsvolumens ergibt sich eine Abweichung von weniger als 1 %.

(18) Schließlich nahmen die Behörden des VK zu den möglichen Auswirkungen einer Standortentscheidung für Antwerpen auf den Vauxhall-Absatz im Vereinigten Königreich Stellung. Außerdem wiesen sie auf mögliche zusätzliche Kosten durch Arbeitskampfmaßnahmen im Ellesmere-Port-Werk im Falle einer solchen Entscheidung hin.

(19) Bei seiner Entscheidung war der ESB davon ausgegangen, dass es sich auf den Absatz in Großbritannien ungünstig auswirken könnte, wenn die Produktion des neuen Vectra nicht in Ellesmere Port angesiedelt würde. Wie in einer der Kommission vorgelegten Studie von GM bestätigt wurde, wären diese Auswirkungen jedoch sehr begrenzt gewesen. Um Absatzverluste bei Vectra-Modellen auf dem britischen Markt in Grenzen zu halten, falls das Projekt in Antwerpen realisiert worden wäre, wären zusätzliche Marketingkosten erforderlich gewesen.

[1] GBOP ist eine Reihe gemeinsamer Planungsnormen und Herstellungsprozesse, durch die über Modellplattformen hinweg Kohärenz in Architektur und Ausrüstung erreicht wird.

(20) Nach Ansicht der britischen Behörden ist es sehr schwer, den Umfang möglicher Arbeitskampfmaßnahmen abzuschätzen, die im Vereinigten Königreich gedroht hätten, falls Ellemere Port zusätzlich zur Ankündigung der Schließung von Luton einen Teil seiner Produktion verloren hätte. Die Schließung des Werks von Luton hatte zu einer eintägigen Arbeitsniederlegung geführt. Dies war die Reaktion auf die vollständige Stilllegung des Werks von Luton und die drohenden betriebsbedingten Kündigungen. Mit umfangreicheren Betriebsstörungen verbundene Arbeitskampfmaßnahmen wurden durch mit den Gewerkschaften und Vauxhall vereinbarte Entlassungspakete vermieden. Die finanziellen Anreize dieser Pakete lagen weit über den gesetzlichen Mindestbeträgen, und die sich daraus ergebenden Kosten wurden in der KNA berücksichtigt. Angesichts der Tatsache, dass Ellesmere Port, auch wenn das Vectra-Projekt nach Antwerpen gegangen wäre, immer noch ein Astra-Werk mit zwei Schichten geblieben wäre, gehen die Behörden des VK davon aus, dass mit einer halbtägigen Arbeitsniederlegung zu rechnen gewesen wäre. Die Mehrkosten aufgrund der genannten Faktoren werden auf 171 000 GBP geschätzt.

Würdigung der Beihilfe

(21) Die vom Vereinigten Königreich mitgeteilte Maßnahme zugunsten der Vauxhall Motors (UK) Ltd stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar. Sie würde vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden. Die Beihilfe, mit der ein wesentlicher Teil des Vorhabens finanziert wird, ist geeignet, den Wettbewerb in der Gemeinschaft zu verfälschen, indem sie Vauxhall (UK) Ltd. einen Vorteil gegenüber seinen Wettbewerbern verschaffen würde, welche keine Beihilfe erhalten. Außerdem besteht in der Automobilindustrie ein umfassender Handel zwischen Mitgliedstaaten.

(22) Die Beihilfe ist für ein Unternehmen bestimmt, das Kraftfahrzeuge herstellt und zusammenbaut. Das Unternehmen ist daher Teil der Kfz-Industrie im Sinne des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie (nachstehend „der Kfz-Gemeinschaftsrahmen“) ([1]).

(23) Nach dem Kfz-Gemeinschaftsrahmen muss eine Beihilfe, die staatliche Behörden für ein Einzelprojekt im Rahmen einer genehmigten Beihilferegelung zugunsten eines in der Kfz-Industrie tätigen Unternehmens gewähren wollen, gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag im Voraus angemeldet werden, wenn eine der folgenden Schwellen überschritten wird: die Gesamtkosten des Vorhabens betragen 50 Mio. EUR oder der Bruttogesamtbetrag aller Beihilfen, die aus staatlichen Mitteln oder im Rahmen der Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft für das Projekt bereitgestellt werden, entspricht 5 Mio. EUR. Im vorliegenden Fall, der Gegenstand dieser Entscheidung ist, überschreiten sowohl die Gesamtkosten des Vorhabens als auch der Beihilfebetrag die Schwelle, von der ab Anmeldungspflicht besteht. Somit sind die Behörden des VK mit der Anmeldung der geplanten Beihilfe für Vauxhall Motors (UK) ihrer Verpflichtung aus Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag nachgekommen.

([1]) ABl. C 279 vom 15.9.1997, S. 1.

(24) In Anbetracht der Art und Zweckbestimmung der Beihilfe sowie des Standortes des Investitionsvorhabens vertritt die Kommission die Ansicht, dass Artikel 87 Absatz 2 nicht zur Anwendung gelangt. In Artikel 87 Absatz 3 werden diejenigen Beihilfen aufgelistet, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können. Die Vereinbarkeit ist jedoch auf der Ebene der Gemeinschaft insgesamt und nicht im Rahmen eines einzelnen Mitgliedstaates zu ermitteln. Die Freistellungsmöglichkeiten nach Artikel 87 Absatz 3 sind außerdem im Interesse eines reibungslosen Funktionierens des Gemeinsamen Marktes und vor dem Hintergrund des in Artikel 3 Buchstabe g) EG-Vertrag formulierten Grundsatzes restriktiv auszulegen. Im Hinblick auf die Freistellungsbestimmungen von Artikel 87 Absatz 3 Buchstaben b) und d) ist klar, dass die fragliche Beihilfe weder für ein Vorhaben von gemeinsamem europäischen Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben des VK noch zur Förderung der Kultur oder der Erhaltung des kulturellen Erbes bestimmt ist. Zu den Freistellungsbestimmungen von Artikel 87 Absatz 3 Buchstaben a) und c) stellt die Kommission fest, dass das Investitionsvorhaben in einem Gebiet durchgeführt wird, das für eine Förderung nach Buchstabe c) in Betracht kommt. Nach der Fördergebietskarte des Vereinigten Königreichs für den Zeitraum 2000 bis 2006 befindet sich das Vorhaben in einem Gebiet mit einem Regionalhöchstsatz für Großunternehmen von 15 % NSÄ.

(25) Um zu ermitteln, ob die Regionalbeihilfe nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, muss die Kommission prüfen, ob die Voraussetzungen des Kfz-Gemeinschaftsrahmens erfüllt sind.

(26) Um einer Beihilfe in Anwendung des Gemeinschaftsrahmens zustimmen zu können, hat die Kommission zuerst zu prüfen, ob die betreffende Region nach dem Gemeinschaftsrecht für eine Förderung in Betracht kommt und ob der Investor einen Alternativstandort für sein Vorhaben hätte wählen können, um das Erfordernis einer Beihilfe im Hinblick auf die Standortungebundenheit des Vorhabens nachzuweisen.

(27) Die Kommission hat die Standortungebundenheit des Vorhabens untersucht. Zum Nachweis der Standortungebundenheit muss der Automobilkonzern, dem die Beihilfe gewährt werden soll, klar und überzeugend darlegen, dass es einen wirtschaftlich gesunden Alternativstandort für sein Projekt gibt. Die britischen Behörden haben geltend gemacht, dass ein solcher Standort mit dem Kfz-Werk in Antwerpen, Belgien, vorhanden ist, in dem derzeit das Astra-Modell hergestellt wird und in dem bis 1998 das Vectra-Modell hergestellt wurde. Die Kommission stellt fest, dass General Motors Europe bei der Prüfung beider Alternativstandorte für das Vorhaben eine Standortstudie durchgeführt hat, in der die Zusatzkosten der Herstellung des neuen Vectra an beiden Standorten gegenüber gestellt wurden. Diese Studie wurde der Kommission ebenso vorgelegt wie andere Dokumente zur Entscheidungsfindung von General Motors Europe. Überdies hat die Kommission zusammen mit ihrem externen Kfz-Experten vor Ort die Durchführbarkeit des Vorhabens in Antwerpen überprüft. Bis 1998 hat das Antwerpener Werk den Astra und das vorhergehende Vectra-Modell auf den beiden gleichen Fließbändern hergestellt, und es verfügt über ausreichenden

Raum an der Stelle, wo die Karosserie des vorhergehenden Vectra-Modells hergestellt wurde. Man kann daher sagen, dass das Vorhaben standortunabhängig ist und folglich als regionalbeihilfefähig angesehen werden kann, da die Beihilfe erforderlich ist, um zu einer Investitionsentscheidung zugunsten des Fördergebiets zu gelangen.

(28) Die Kommission und ihr externer Kfz-Sachverständiger haben die Art der Investition anhand der von den Behörden des VK vorgelegten Werkspläne sowie anlässlich eines Besuchs vor Ort überprüft. Das Vorhaben betrifft eine mit einer radikalen Änderung der Produktionsstrukturen an einem bestehenden Standort verbundene Umstellung mit dem Ziel, den Standort von einem Ein-Modell-Werk zu einem flexiblen Zwei-Modell-Werk umzuwandeln. Das Investitionsvorhaben ist daher regionalbeihilfefähig.

(29) Zusammen mit der Anmeldung haben die Behörden des VK eine Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) vorgelegt, in der die Kosten beider Standorte miteinander verglichen werden. Aus der KNA ergeben sich Nettogrenzkosten von 18,116 Mio. GBP zwischen dem Standort in Ellesmere Port und dem Standort in Antwerpen. Das regionale Handicap-Verhältnis betrüge also 11,8 %.

(30) Die Kommission hat mit Unterstützung ihrer externen Kfz-Sachverständigen die in der Anmeldung enthaltene Kosten-Nutzen-Analyse auf der Grundlage des Wechselkurses zum Zeitpunkt der Standortentscheidung darauf hin geprüft, ob die vorgesehene Regionalbeihilfe in einem angemessenen Verhältnis zu den mit der Beihilfe zu lösenden regionalen Problemen steht. Nach der Einleitung des Verfahrens haben die Behörden des VK einige zweifelhafte Punkte der KNA präzisiert.

(31) Der Kommission wurde eine ausführliche Aufschlüsselung der Kosten an beiden Standorten vorgelegt, um den Ausbildungskostennachteil laut KNA zu belegen. Der Ausbildungskostennachteil in Ellesmere Port macht 1,7 Mio. GBP aus. Nach Ansicht der Kommission können die deutlich höheren Ausbildungskosten in Ellesmere Port als plausibel angesehen werden. Der Unterschied erklärt sich daraus, dass das Antwerpener Werk im Gegensatz zu Ellesmere Port

— bereits Erfahrungen mit der Herstellung des Vectra-Modells hat

— bereits mit dem Betrieb als flexibles Zwei-Modell-Werk vertraut ist

— bereits auf ANDON geschult ist und dem GBOP (Global Bill of Process) Standard entspricht.

(32) Da die Angaben der KNA über die Zuliefer- und internen Transportkosten in der Zwischenzeit durch Daten der tatsächlichen Produktion im Werk von Ellesmere Port bestätigt wurden, gibt es keinen Grund mehr, sie in Zweifel zu ziehen.

(33) Die Bedenken der Kommission hinsichtlich der möglichen Auswirkungen einer Durchführung des Vorhabens in Antwerpen auf den Absatz im Vereinigten Königreich oder möglicher Arbeitskampfmaßnahmen wurden hingegen nicht ausgeräumt.

(34) Die Behörden des VK haben geltend gemacht, dass zusätzliche Marketingkosten erforderlich gewesen wären, um Absatzverluste bei Vectra-Modellen auf dem britischen Markt in Grenzen zu halten, falls das Projekt in Antwerpen durchgeführt worden wäre. Nach Auffassung der Kommission hätte eine solche Entscheidung in Verbindung mit der Schließung des Werks in Luton nachteilige Auswirkungen auf die Marke Vauxhall, von denen nicht nur der Absatz der Vectra-Modelle, sondern der Absatz aller Vauxhall-Modelle im Vereinigten Königreich betroffen gewesen wäre. Sie ist bei ihren Berechnungen daher von möglichen Absatzverlusten im Jahre 2002 bei allen Vauxhall-Modellen ausgegangen. Die Kommission schätzt die erforderlichen zusätzlichen Marketingkosten auf der Grundlage der Einschätzung ihrer externen Sachverständigen auf 1,284 Mio. GBP. Sie teilt die Auffassung, dass diese Auswirkungen zeitlich und vom Umfang her begrenzt wären, da die „emotionale" Reaktion der Verbraucher auf eine Standortentscheidung für Antwerpen im Laufe der Zeit verfliegen würde.

(35) Hinsichtlich möglicher Arbeitskampfmaßnahmen im Vereinigten Königreich für den Fall, dass Ellesmere Port einen Teil seiner Produktion verloren hätte, gehen die Behörden des VK von einer halbtägigen Arbeitsniederlegung aus (nachdem die vorherige Schließung des Werks von Luton zu einer Arbeitsniederlegung von nur einem Tag geführt hat). Dies entspricht dem Verlust einer Schicht. Es ist jedoch schwer vorstellbar, dass sich genau die Hälfte der Belegschaft für einen Arbeitskampf und die andere Hälfte dagegen entscheidet. Man könnte daher vorsichtigerweise annehmen, dass es zu einer ganztägigen Arbeitsniederlegung im Werk gekommen wäre, die zu Kosten von 300 000 GBP geführt hätte.

(36) Im Falle einer entsprechenden Änderung der Kosten-Nutzen-Analyse würde dies zu einem Ergebnis führen, das geringfügig von dem ursprünglich in der Anmeldung angegebenen abweichen würde. Insgesamt werden die zusätzlichen Kosten für den Fall, dass der Vectra in Antwerpen hergestellt würde, aufgrund der genannten zwei Faktoren auf 1,584 Mio. GBP geschätzt. Der Nettozeitwert der regionalen Nachteile in Ellesmere Port beläuft sich daher auf 16,532 Mio. GBP. Der Nettozeitwert der beihilfefähigen Kosten in Ellesmere Port beläuft sich auf 153,814 Mio. GBP, so dass sich für das Vorhaben eine regionale Benachteiligung von 10,7 % im Vergleich zu Antwerpen ergibt.

(37) Schließlich ist noch die Frage einer „Aufstockung" zu klären, d. h. einer Änderung der regionalen Benachteiligung zwischen – 2 und + 4 Prozentpunkten durch Veränderungen der Produktionskapazität auf dem relevanten Markt in der betreffenden Gruppe und durch den Status der Region als Fördergebiet. In diesem besonderen Fall ist dies angesichts der Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse nicht erforderlich, da die Abweichung zwischen der regionalen Benachteiligung (10,7 %) und der geplanten Beihilfeintensität (6,4 %) 4,3 Prozentpunkte beträgt, während die höchstmögliche Korrektur nach dem Kfz-Gemeinschaftsrahmen in Gebieten nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) – 2 Prozentpunkte betragen würde.

Schlussfolgerung

(38) Das Vorhaben ist daher standortungebunden und die Beihilfe ist für die Durchführung des Vorhabens notwendig. Die Beihilfeintensität des Vorhabens (6,4 %) ist niedriger als der sich aus der Kosten-Nutzen-Analyse ergebende regionale Nachteil (10,7 %) und die zulässige

Obergrenze für Regionalbeihilfen (15 % NSÄ). Die vom Vereinigten Königreich geplante Regionalbeihilfe von 9,847 Mio. GBP (Nettozeitwert) für Vauxhall Motors Ltd ist daher nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

(39) Nach dem Kfz-Gemeinschaftsrahmen können Benachteiligungen, für die im Rahmen eines anderen Ziels (wie etwa der Ausbildung) Beihilfen gewährt werden, in der KNA nicht berücksichtigt werden. Da in der KNA ein Ausbildungskostennachteil berücksichtigt wurde, kann für das Vorhaben keine weitere spezifische Ausbildungsbeihilfe gewährt werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die vom Vereinigten Königreich geplante Regionalbeihilfe von 9,847 Mio. GBP (Nettozeitwert) für Vauxhall Motors Ltd ist nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Die Durchführung der Beihilfe wird genehmigt.

Artikel 2

Für das Vorhaben darf keine weitere spezifische Ausbildungsbeihilfe gewährt werden.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland gerichtet.

Brüssel, den 18. September 2002

Für die Kommission

Mario MONTI

Mitglied der Kommission