II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 18ης Σεπτεμβρίου 2002

για την κρατική ενίσχυση την οποία σκοπεύει να χορηγήσει το Ηνωμένο Βασίλειο στη Vauxhall Motors (UK) Ltd

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2002) 3340]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2003/62/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ [1],

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Διαδικασία

(1) Με επιστολή της 23ης Αυγούστου 2001, το Ηνωμένο Βασίλειο κοινοποίησε την προτεινόμενη ενίσχυση στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης. Στις 23 Οκτωβρίου 2001, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες, στις οποίες το Ηνωμένο Βασίλειο απάντησε με επιστολή της 16ης Νοεμβρίου 2001.

(2) Με επιστολή της 28ης Ιανουαρίου 2002, η Επιτροπή ενημέρωσε το Ηνωμένο Βασίλειο ότι αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης έναντι της ενίσχυση αυτής.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από τρίτα μέρη.

(4) Με επιστολή της 1ης Μαρτίου 2002, το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την κίνηση της εξεταστικής διαδικασίας. Το Ηνωμένο Βασίλειο έστειλε συμπληρωματικές πληροφορίες στις 9 Ιουλίου 2002.

Λεπτομερής περιγραφή της προτεινόμενης ενίσχυσης

(5) Ο δικαιούχος της ενίσχυσης πρόκειται να είναι η Vauxhall Motors (UK) Ltd, η οποία είναι 100 % θυγατρική της General Motors Corporation. Η εν λόγω ενίσχυση είναι περιφερειακή επενδυτική ενίσχυση για τη μετατροπή της αυτοκινητοβιομηχανίας του Ellesmere Port από εργοστάσιο παραγωγής ενός μοναδικού μοντέλου σε εργοστάσιο παραγωγής δύο μοντέλων, ικανού να προσαρμόζει την παραγωγή του ανάλογα με τη ζήτηση. Μετά την επένδυση, το εργοστάσιο θα μπορεί να παράγει συγχρόνως αυτοκίνητα τύπου Astra και νέα μοντέλα αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης Vectra. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρείχε το Ηνωμένο Βασίλειο στην κοινοποίησή του, το έργο θα καταστήσει δυνατή τη διατήρηση 771 θέσεων απασχόλησης στο Vauxhall Motors και θα δημιουργήσει περίπου 530 θέσεις απασχόλησης στην αλυσίδα διανομής.

(6) Η General Motors Europe εξετάζει δύο εναλλακτικές τοποθεσίες για την υλοποίηση του έργου, το Ellesmere Port και την Αμβέρσα. Η τελική απόφαση υπέρ του Ellesmere Port εντάσσεται στο πλαίσιο ενός σημαντικού σχεδίου αναδιάρθρωσης της General Motors Europe, με στόχο την αποκατάσταση της αποδοτικότητας της επιχείρησης. Το σχέδιο αυτό προβλέπει τη διακοπή της παραγωγής αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης στο Luton με την αντικατάσταση του τρέχοντος μοντέλου Vectra στο τέλος του πρώτου τριμήνου του 2002. Από κει και πέρα, οι εναπομένουσες εγκαταστάσεις του Luton θα συγκεντρωθούν στην κατασκευή οχημάτων επαγγελματικής χρήσης και οχημάτων παντός εδάφους, ενώ η παραγωγή αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης θα συγκεντρωθεί στο Ellesmere Port. Το Ellesmere Port θα συνεχίσει να παράγει τα αυτοκίνητα Astra και παράλληλα

[1] ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

θα ξεκινήσει την παραγωγή αυτοκινήτων επόμενης γενεάς Vectra. Έτσι, θα μετατραπεί σε εργοστάσιο παραγωγής δύο μοντέλων αυτοκινήτων ανάλογα με τη ζήτηση.

(7) Το νέο Vectra προορίζεται να έχει απήχηση στο «μεσαίο υψηλό τμήμα» της ευρωπαϊκή αγοράς ιδιωτικών αυτοκινήτων. Οι κυριότερες αγορές από γεωγραφική άποψη τόσο για το τρέχον μοντέλο Astra όσο και για το νέο Vectra είναι η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία, η Ιταλία, οι Κάτω Χώρες και η Ισπανία, μολονότι τροφοδοτούνται επίσης και άλλες μικρότερες αγορές ιδιωτικών αυτοκινήτων στη δυτική και στην κεντρική Ευρώπη.

(8) Το συνολικό ποσό των επιλέξιμων επενδύσεων ανέρχεται σε 156,198 εκατ. λίρες στερλίνες (GBP). Η καθαρή τρέχουσα αξία των επιλέξιμων επενδύσεων ανέρχεται σε 153,814 εκατ. GBP. Οι επενδύσεις αυτές κατανέμονται ως εξής: εργασίες αναδιάρθρωση κτιριακών εγκαταστάσεων και γηπέδων (8,352 εκατ. GBP), μηχανές και εξοπλισμός (131,343 εκατ. GBP) και εργαλεία και μήτρες (14,119 εκατ. GBP).

(9) Η προβλεπόμενη ενίσχυση, ύψους 10 εκατ. GBP (καθαρής τρέχουσας αξίας: 9,847 εκατ. GBP) θα χορηγηθεί δυνάμει του εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων «Regional Selective Assistance», το οποίο βασίζεται στο βρετανικό νόμο του 1982, σχετικά με τη βιομηχανική ανάπτυξη (Industrial Development Act). Η ένταση της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης είναι 6,4 %.

(10) Το εργοστάσιο Ellesmere Port βρίσκεται στη συνοικία Westminster του Ellesmere Port και Neston στο Cheshire. Βάσει του περιφερειακού χάρτη ενισχύσεων για την περίοδο 2000 έως 2006, η περιφέρεια αυτή αναγνωρίστηκε από την Επιτροπή ως επιλέξιμη για περιφερειακές ενισχύσεις βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, με ανώτατο περιφερειακό όριο καθαρής ισοδύναμης επιδότησης 15 % (κιε).

Απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης

(11) Με επιστολή της 28ης Ιανουαρίου 2002, η Επιτροπή ενημέρωσε το Ηνωμένο Βασίλειο ότι αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης, γιατί είχε αμφιβολίες για το κατά πόσον η ενίσχυση ήταν απαραίτητη ή αναλογική.

(12) Όσον αφορά την αναγκαιότητα της ενίσχυσης, η Επιτροπή έπρεπε να ελέγξει ότι το έργο στο Ellesmere Port αφορά μετατροπή η οποία συνεπάγεται ριζική αλλαγή των διαρθρώσεων παραγωγής στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις. Δεύτερον, έπρεπε να προσδιορίσει εάν η Αμβέρσα είναι η πραγματική εναλλακτική τοποθεσία για το έργο αυτό από πλευράς τεχνικής εφικτότητας.

(13) Όσον αφορά την αναλογικότητα της ενίσχυσης, η Επιτροπή εξέφρασε ορισμένες επιφυλάξεις σχετικά με μερικά στοιχεία της ανάλυσης κόστους/ωφελείας. Ιδιαίτερα, η Επιτροπή αμφισβήτησε την υπόθεση σύμφωνα με την οποία το κόστος κατάρτισης θα ήταν χαμηλότερο στην Αμβέρσα, την εκτίμηση των μέσων εσωτερικής μεταφοράς και την αγοραστική δομή, καθώς και τις προβλεπόμενες επιπτώσεις στο γόητρο της Vauxhall στο Ηνωμένο Βασίλειο, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των πωλήσεων, σε περίπτωση που το έργο υλοποιηθεί στην Αμβέρσα.

Παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων μερών

(14) Η Επιτροπή δεν έλαβε καμία παρατήρηση από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Παρατηρήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου

(15) Με επιστολή της 1ης Μαρτίου 2002, το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις του σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας. Με επιστολή της 9ης Ιουλίου 2002, το Ηνωμένο Βασίλειο παρείχε περαιτέρω πληροφορίες. Οι πληροφορίες αυτές λήφθηκαν υπόψη.

(16) Το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλε τη λεπτομερή κατανομή των δαπανών κατάρτισης στην Αμβέρσα και στο Ellesmere Port. Η κυριότερη διαφορά όσον αφορά το εργοστάσιο της Αμβέρσας σε σύγκριση με το Ellesmere Port είναι ότι το εργατικό δυναμικό του είναι ήδη εκπαιδευμένο στο σύστημα Andon, είναι ήδη εξοικειωμένο με την παραγωγή δύο μοντέλων στις ίδιες εγκαταστάσεις, η εμπειρία της παραγωγής Vectra είναι πρόσφατη, με αποτέλεσμα το στάδιο μαθητείας να είναι πιο σύντομο και είναι ήδη συμβατό με το σύστημα GBOP (Global Bill of Process) [2].

(17) Όσον αφορά τις αγορές και τις δαπάνες των εγχώριων μεταφορών, το Ηνωμένο Βασίλειο εξήγησε ότι οι δαπάνες που περιγράφονται στην ανάλυση κόστους/ωφελείας βασίστηκαν στα αριθμητικά στοιχεία που χρησιμοποίησε το «Europe Strategy Board» (ESB) του GM όταν λήφθηκε η απόφαση παραγωγής του νέου μοντέλου Vectra στο Ellesmere Port. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η Vauxhall προέβη σε περαιτέρω υπολογισμούς βάσει των τρεχόντων μεγεθών παραγωγής στο Luton και στο Ellesmere Port, το 2001, και των αναθεωρημένων δημοσιονομικών προβλέψεων σχετικά με το Ellesmere Port, για το 2002. Από τη σύγκριση των εκτιμήσεων που εμφανίζονται στην ανάλυση κόστους/ωφελείας με τα αριθμητικά στοιχεία που βασίζονται στα μεγέθη της τρέχουσας παραγωγής προκύπτει απόκλιση χαμηλότερη από 1 %.

(18) Τέλος, το Ηνωμένο Βασίλειο διαβίβασε τις παρατηρήσεις του σχετικά με τον αντίκτυπο στις πωλήσεις της Vauxhall στο Ηνωμένο Βασίλειο, εάν είχε ληφθεί απόφαση υπέρ της Αμβέρσας. Επίσης, επισήμανε ότι η επιλογή της Αμβέρσας θα κατέληγε σε απεργιακό κίνημα στο εργοστάσιο του Ellesmere Port, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση με περισσότερες δαπάνες.

(19) Όσον αφορά τα ενδεχόμενα διαφυγόντα κέρδη, το ESB έκρινε ότι, τη στιγμή της απόφασης εάν για την παραγωγή του νέου Vectra δεν είχε επιλεγεί το Ellesmere Port, οι επιπτώσεις θα ήταν επιζήμιες για τις πωλήσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο. Ωστόσο, το αποτέλεσμα αυτό θα ήταν πολύ περιορισμένο, όπως επιβεβαίωσε η μελέτη του GM που διαβιβάστηκε στην Επιτροπή. Η επιλογή της Αμβέρσας θα απαιτούσε συμπληρωματικές δαπάνες εμπορίας για τον περιορισμό της μείωσης των πωλήσεων Vectra στη βρετανική αγορά.

[2] Το GBOP είναι μια σειρά κοινών προδιαγραφών σχεδιασμού και διαδικασιών δόμησης που καθιστούν δυνατή την επίτευξη συνοχής ανάμεσα στις πλατφόρμες των διαφόρων μοντέλων τόσο στο επίπεδο της αρχιτεκτονικής όσο και του εξοπλισμού.

(20) Όσον αφορά τον κίνδυνο απεργιακού κινήματος, εάν εκτός από την ανακοίνωση του κλεισίματος του εργοστασίου του Luton, το Ellesmere Port έχανε μια βάρδια παραγωγής, το Ηνωμένο Βασίλειο πιστεύει ότι είναι πολύ δύσκολο να εκτιμηθεί η πραγματική κλίμακα ενός τέτοιου φαινομένου. Το κλείσιμο του εργοστασίου Luton προκάλεσε μια μέρα στάση εργασίας. Έτσι, διαμαρτυρήθηκαν οι εργαζόμενοι σχετικά με το πλήρες κλείσιμο του εργοστασίου Luton και την απειλή αναγκαστικών απολύσεων. Οι μέθοδοι εθελουσίας εξόδου που συμφωνήθηκαν με τα συνδικάτα και τη Vauxhall έδωσαν τη δυνατότητα να αποφευχθεί η επιδείνωση της κατάστασης, καθώς και η γενίκευση της απεργίας. Τα οικονομικά κίνητρα στις μεθόδους αυτές ήταν πολύ υψηλότερα από το ελάχιστο όριο που προβλέπει η νομοθεσία του Ηνωμένου Βασιλείου και οι δαπάνες που προκύπτουν λήφθηκαν υπόψη στην ανάλυση κόστους/ωφελείας. Δεδομένου ότι το εργοστάσιο του Ellesmere Port θα συνέχιζε να παράγει το μοντέλο Astra με δύο βάρδιες εάν είχε επιλεγεί η Αμβέρσα για την παραγωγή του Vectra, το Ηνωμένο Βασίλειο πιστεύει ότι η απόφαση αυτή θα οδηγούσε σε στάση εργασίας μισής ημέρας. Οι συνολικές συμπληρωματικές δαπάνες που συνδέονται με τα παραπάνω εκτιμώνται σε 171 000 GBP.

Εκτίμηση της ενίσχυσης

(21) Το μέτρο που κοινοποίησε το Ηνωμένο Βασίλειο για τη Vauxhall Motors (UK) Ltd συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, η οποία πρόκειται να χρηματοδοτηθεί από το κράτος και με κρατικούς πόρους. Επίσης, δεδομένου ότι η ενίσχυση αυτή αποτελεί σημαντικό ποσοστό της χρηματοδότησης του έργου, μπορεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στην Κοινότητα ευνοώντας την Vauxhall Motors (UK) Ltd σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις που δεν λαμβάνουν ενίσχυση. Τέλος, οι συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών στην αγορά αυτοκινήτων είναι πολύ σημαντικές.

(22) Η εν λόγω ενίσχυση προορίζεται για μια επιχείρηση που κατασκευάζει και συναρμολογεί αυτοκίνητα και, που κατά συνέπεια, αποτελεί μέρος του αυτοκινητιστικού τομέα με σκοπό το κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις του κλάδου (στο εξής καλούμενο «κοινοτικό πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων») [1].

(23) Σύμφωνα με τις κρατικές ενισχύσεις στον αυτοκινητιστικό τομέα, οι ενισχύσεις που οι δημόσιες αρχές προβλέπουν να χορηγήσουν σε ένα μεμονωμένο έργο στο πλαίσιο εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων σε επιχείρηση που ασκεί τις δραστηριότητές της στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας πρέπει, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, να κοινοποιούνται πριν χορηγηθούν εάν το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται σε 50 εκατ. ευρώ ή εάν η συνολική ακαθάριστη ενίσχυση για το έργο, ασχέτως αν πρόκειται για κρατική ή κοινοτική ενίσχυση, είναι ίση με 5 εκατ. ευρώ. Στην παρούσα περίπτωση, τόσο το συνολικό κόστος του έργου όσο και το ποσό της ενίσχυσης υπερβαίνουν το κατώτατο όριο της κοινοποίησης. Έτσι, με την κοινοποίηση της προτεινόμενης ενίσχυσης υπέρ της Vauxhall Motors (UK) Ltd, το Ηνωμένο Βασίλειο ανταποκρίθηκε στις απαιτήσεις του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(24) Δεδομένης της φύσης και του σκοπού της ενίσχυσης, καθώς και της γεωγραφικής θέσης της επένδυσης, η Επιτροπή εκτιμά ότι η εν λόγω ενίσχυση δεν υπάγεται στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης. Το άρθρο 87 παράγραφος 3 ορίζει άλλες μορφές ενισχύσεων, οι οποίες δύνανται να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Ωστόσο, το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων πρέπει να αξιολογείται από την πλευρά της Κοινότητας στο σύνολό της και όχι σε καθαρά εγχώριο επίπεδο. Επίσης, για να διατηρηθεί η ορθή λειτουργία της κοινής αγοράς και λαμβανομένης υπόψη της αρχής του άρθρου 3 στοιχείο ζ) της συνθήκης, οι εξαιρέσεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 πρέπει να ερμηνευθούν υπό την στενή τους έννοια. Όσον αφορά τις εξαιρέσεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχεία β) και δ), είναι σαφές ότι η εξεταζόμενη ενίσχυση δεν αφορά ένα σημαντικό έργο κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή την αποκατάσταση σοβαρής διαταραχής της βρετανικής οικονομίας ή ακόμη την προώθηση ή τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Όσον αφορά τα στοιχεία α) και γ) του άρθρου 87 παράγραφος 3, η Επιτροπή τονίζει ότι το επενδυτικό έργο πραγματοποιείται σε μια περιφέρεια που είναι επιλέξιμη για τη χορήγηση της ενίσχυσης που προβλέπεται βάσει του στοιχείου γ). Σύμφωνα με τον χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων για το Ηνωμένο Βασίλειο για την περίοδο 2000-2006, το έργο βρίσκεται σε μια περιοχή στην οποία το ανώτατο όριο περιφερειακών ενισχύσεων για τις μεγάλες επιχειρήσεις ισούται με καθαρό ισοδύναμο επιδότησης 15 % (κιε).

(25) Η Επιτροπή, για να αποφασίσει κατά πόσον η προτεινόμενη περιφερειακή ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά, βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, πρέπει να ελέγξει κατά πόσον πληρούνται οι όροι που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον αυτοκινητιστικό τομέα.

(26) Η Επιτροπή, για να εγκρίνει την ενίσχυση σύμφωνα με τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές, αφού ελέγξει ότι η τοποθεσία είναι επιλέξιμη για χορήγηση ενίσχυσης βάσει του κοινοτικού δικαίου, πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο επενδυτής μπορούσε να επιλέξει εναλλακτική τοποθεσία για το έργο του, ώστε να αποδείξει την αναγκαιότητα της ενίσχυσης και ιδιαίτερα την «κινητικότητα» του έργου.

(27) Η Επιτροπή μελέτησε τη γεωγραφική κινητικότητα του έργου. Προς τούτο, ο αυτοκινητιστικός όμιλος υπέρ του οποίου προβλέπεται η χορήγηση της ενίσχυσης πρέπει να αποδείξει με σαφή και πειστικό τρόπο ότι υπάρχει οικονομικά βιώσιμη εναλλακτική δυνατότητα όσον αφορά τον τόπο πραγματοποίησης του έργου. Οι βρετανικές αρχές υποστήριξαν ότι το εργοστάσιο αυτοκινήτων στην Αμβέρσα του Βελγίου, το οποίο επί του παρόντος παράγει το μοντέλο αυτοκινήτων Astra και, μέχρι το 1998, παρήγε το μοντέλο Vectra, αποτελεί αυτή την εναλλακτική λύση. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, για την εξέταση των δύο τοποθεσιών για το έργο, η General Motors Europe πραγματοποίησε μια μελέτη εγκατάστασης συγκρίνοντας τις πρόσθετες δαπάνες για την παραγωγή του νέου Vectra και στις δύο τοποθεσίες. Η μελέτη αυτή, καθώς και άλλα έγγραφα που αφορούν τη διαδικασία σχετικά με την απόφαση που έλαβε η General Motors Europe, διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή. Επιπλέον, η Επιτροπή, επικουρούμενη από ανεξάρτητο εξωτερικό εμπειρογνώμονα στον αυτοκινητιστικό τομέα, έλεγξε επί τόπου τη σκοπιμότητα υλοποίησης του έργου στην Αμβέρσα. Μέχρι το 1998, το εργοστάσιο της Αμβέρσας παρήγε το Astra και το παλαιό μοντέλο Vectra στις δύο ίδιες αλυσίδες συναρμολόγησης και εξακολουθεί να διαθέτει αρκετό διαθέσιμο χώρο στον τόπο κατασκευής του παλαιού μοντέλου Vectra. Έτσι μπορεί να συναχθεί ότι το έργο χαρακτηρίζεται από κινητικότητα. Συνεπώς, μπορεί να θεωρηθεί επιλέξιμο για περιφερειακή ενίσχυση, δεδομένου ότι η ενίσχυση είναι απαραίτητη για την προσέλκυση επενδύσεων στην ενισχυόμενη περιοχή.

[1] ΕΕ C 279 της 15.9.1997, σ. 1.

(28) Η Επιτροπή και ο εξωτερικός της εμπειρογνώμονας στον αυτοκινητιστικό τομέα έλεγξαν τη φύση της επένδυσης βάσει των σχεδίων του εργοστασίου που κατέθεσε το Ηνωμένο Βασίλειο και της επί τόπου επίσκεψης. Το εν λόγω έργο συνίσταται σε μετατροπή, η οποία συνεπάγεται τη ριζική αλλαγή των διαρθρώσεων παραγωγής των υφιστάμενων εγκαταστάσεων που παράγουν ένα μοναδικό μοντέλο αυτοκινήτων με σκοπό τη μετατροπή τους σε εργοστάσιο ικανό να παράγει δύο μοντέλα και να προσαρμόζει την παραγωγή ανάλογα με τη ζήτηση. Το παρόν επενδυτικό έργο είναι, συνεπώς, επιλέξιμο για περιφερειακή ενίσχυση.

(29) Μαζί με την κοινοποίηση, οι βρετανικές αρχές επισύναψαν ανάλυση κόστους/ωφελείας στην οποία συγκρίνονται οι δαπάνες στις δύο τοποθεσίες. Από την ανάλυση κόστους/ωφελείας προκύπτει ότι η τοποθεσία Ellesmere Port παρουσιάζει σαφές μειονέκτημα από πλευράς δαπανών κατά 18,116 εκατ. GBP σε σύγκριση με την Αμβέρσα. Η ένταση του μειονεκτήματος του έργου ανέρχεται σε 11,8 %.

(30) Η Επιτροπή επικουρούμενη από τον εξωτερικό της εμπειρογνώμονα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας εξέτασε την ανάλυση κόστους/ωφελείας βάσει της ισχύουσας συναλλαγματικής ισοτιμίας την ημερομηνία επιλογής της τοποθεσίας, για να αποφανθεί σε ποιο βαθμό η προβλεπόμενη περιφερειακή ενίσχυση ενδείκνυται για την επίλυση των συγκεκριμένων περιφερειακών προβλημάτων. Μετά την κίνηση της διαδικασίας, το Ηνωμένο Βασίλειο διευκρίνισε ορισμένα στοιχεία της ανάλυσης κόστους/ωφελείας έναντι των οποίων η Επιτροπή είχε διατυπώσει επιφυλάξεις.

(31) Όσον αφορά το μειονέκτημα όσον αφορά τις δαπάνες κατάρτισης στην ανάλυση κόστους/ωφελείας, η Επιτροπή έλαβε τη λεπτομερή κατανομή των δαπανών και στις δύο τοποθεσίες. Το περιφερειακό μειονέκτημα για τις δαπάνες κατάρτισης στο Ellesmere Port ανέρχεται σε 1,7 εκατ. GBP. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι είναι πιθανό οι δαπάνες κατάρτισης να είναι πολύ πιο υψηλές στο Ellesmere Port. Η απόκλιση αυτή μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι, αντίθετα από το Ellesmere Port, το εργοστάσιο στην Αμβέρσα:

— έχει ήδη πρόσφατη εμπειρία όσον αφορά την παραγωγή του μοντέλου Vectra,

— είναι ήδη εξοικειωμένο με την παραγωγή δύο μοντέλων και με την προσαρμογή της παραγωγής του ανάλογα με τη ζήτηση,

— διαθέτει ήδη προσωπικό εκπαιδευμένο στο σύστημα Andon και είναι συμβατό με το σύστημα GBOP («Global Bill of Process»).

(32) Δεδομένου ότι οι υποθέσεις της ανάλυσης κόστους/ωφελείας σχετικά με τις αγορές και το κόστος της εγχώριας μεταφοράς επιβεβαιώθηκαν εν τω μεταξύ από τα στοιχεία που βασίζονται στην πραγματική παραγωγή του εργοστασίου στο Ellesmere Port, δεν υπάρχει πλέον κανένας λόγος αμφισβήτησής τους.

(33) Ωστόσο, σχετικά με την υλοποίηση του έργου στην Αμβέρσα δεν άρθηκαν οι αμφιβολίες της Επιτροπής όσον αφορά τον αντίκτυπο στις βρετανικές πωλήσεις ούτε όσον αφορά το ενδεχόμενο απεργιακής κινητοποίησης.

(34) Όσον αφορά τα ενδεχόμενα διαφυγόντα κέρδη, το Ηνωμένο Βασίλειο αναγνώρισε ότι εάν το έργο είχε χορηγηθεί στην Αμβέρσα θα χρειαζόντουσαν επιπλέον δαπάνες εμπορίας για τον περιορισμό της μείωσης των πωλήσεων των μοντέλων Vectra στη βρετανική αγορά. Ωστόσο, η Επιτροπή πιστεύει ότι η απόφαση αυτή, σε συνδυασμό με το πρόσφατο κλείσιμο του εργοστάσιου στο Luton, θα είχε αρνητικές επιπτώσεις στο σήμα Vauxhall, επηρεάζοντας όχι μόνο τις πωλήσεις των μοντέλων Vectra αλλά όλων των μοντέλων Vauxhall. Για τον λόγο αυτό, βάσισε τον υπολογισμό στη δυνητική μείωση των πωλήσεων όλων των μοντέλων Vauxhall κατά τη διάρκεια του 2002. Η Επιτροπή υπολόγισε τις απαιτούμενες συμπληρωματικές δαπάνες εμπορίας βάσει της εκτίμησης του εξωτερικού της εμπειρογνώμονα σε 1,284 εκατ. GBP. Η Επιτροπή συμφωνεί με την υπόθεση σύμφωνα με την οποία οι επιπτώσεις αυτές θα περιοριστούν τόσο από πλευράς διάρκειας όσο και εμβέλειας, γιατί οι αντιδράσεις των «συναισθηματικών» πελατών σε σχέση με την επιλογή της Αμβέρσας θα διαλυθούν σταδιακά.

(35) Όσον αφορά το ενδεχόμενο απεργιακού κινήματος στο Ηνωμένο Βασίλειο, εάν το Ellesmere Port έχανε μια βάρδια παραγωγής, οι βρετανικές αρχές είναι της γνώμης ότι είναι πιθανό να συνέβαινε στάση εργασίας μισής ημέρας (καθώς το πρόσφατο κλείσιμο του εργοστασίου στο Luton οδήγησε σε στάση εργασίας μιας ημέρας). Αυτό ανταποκρίνεται στην απώλεια μιας βάρδιας. Ωστόσο, είναι δύσκολο να δεχθούμε την υπόθεση σύμφωνα με την οποία το μισό προσωπικό θα αποφάσιζε για απεργία και το άλλο μισό όχι. Για αυτό, συνιστάται να υποθέσουμε ότι θα συμβεί στάση εργασίας μιας ημέρας στο εργοστάσιο, οι δαπάνες της οποίας ανέρχονται σε 300 000 GBP.

(36) Εάν η ανάλυση κόστους/ωφέλειας τροποποιηθεί κατ' αυτό τον τρόπο, θα παρέχει διαφορετικό αποτέλεσμα από το αρχικά κοινοποιηθέν. Εάν η παραγωγή του μοντέλου Vectra γινόταν στην Αμβέρσα, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συμπληρωματικές δαπάνες που συνδέονται με τις δύο παραπάνω υποθέσεις υπολογίζονται σε 1,584 εκατ. GBP. Συνεπώς, η καθαρή τρέχουσα αξία του περιφερειακού μειονεκτήματος ανέρχεται σε 16,532 εκατ. GBP στο Ellesmere Port. Η καθαρή τρέχουσα αξία των επιλέξιμων δαπανών στο Ellesmere Port ανέρχεται σε 153,814 εκατ. GBP, πράγμα το οποίο δίνει στο έργο συντελεστή περιφερειακού μειονεκτήματος 10,7 %, σε σύγκριση με την Αμβέρσα.

(37) Τέλος, πρέπει ακόμη να εξεταστεί το θέμα της προσαύξησης («top-up»), δηλαδή της τροποποίησης του συντελεστή περιφερειακού μειονεκτήματος από - 2 σε + 4 ποσοστιαίες μονάδες, σε συνάρτηση με τις μεταβολές της παραγωγικής ικανότητας στην οικεία αγορά του ενλόγω ομίλου, καθώς και το καθεστώς ενισχυόμενης περιοχής το οποίο κατέχει η περιφέρεια. Στην προκειμένη περίπτωση, τα αποτελέσματα της ανάλυσης κόστους/ωφελείας καθιστούν περιττή την εξέταση αυτού του θέματος γιατί η διαφορά ανάμεσα στον συντελεστή περιφερειακού μειονεκτήματος (10,7 %) και της έντασης της προβλεπόμενης ενίσχυσης (6,4 %) είναι 4,3 ποσοστιαίες μονάδες, ενώ η μεγαλύτερη δυνατή έκπτωση σύμφωνα με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές στον αυτοκινητιστικό τομέα είναι - 2 ποσοστιαίες μονάδες στις περιφέρειες που υπάγονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ).

Συμπεράσματα

(38) Κατά συνέπεια, το έργο αυτό είναι ευκίνητο και απαιτείται ενίσχυση για την υλοποίησή του. Η ένταση ενίσχυσης για το έργο αυτό (6,4 %) είναι χαμηλότερη τόσο από τον συντελεστή του περιφερειακού μειονεκτήματος που επισημαίνεται στην κόστους/ωφελείας ανάλυση (10,7 %) όσο και από το ανώτατο όριο περιφερειακής ενίσχυσης (15 % κιε). Η περιφερειακή ενίσχυση 9,847 εκατ. GBP (καθαρής τρέχουσας αξίας) την οποία το Ηνωμένο Βασίλειο προβλέπει να χορηγήσει στη Vauxhall Motors Ltd είναι συνεπώς συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.

(39) Σύμφωνα με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα μειονεκτήματα για τα οποία θα χορηγηθεί ειδική ενίσχυση στο πλαίσιο άλλου στόχου, όπως είναι η κατάρτιση, δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη στην ανάλυση κόστους/ωφελείας. Δεδομένου ότι ένα μειονέκτημα για λόγους κατάρτισης λήφθηκε ήδη υπόψη στην ανάλυση κόστους/ωφελείας, καμία άλλη ειδική ενίσχυση δεν μπορεί να χορηγηθεί στο έργο αυτό,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση ανερχόμενη σε 9,847 εκατ. GBP (καθαρής τρέχουσας αξίας), την οποία το Ηνωμένο Βασίλειο προβλέπει να χορηγήσει στη Vauxhall Motors (UK) Ltd με σκοπό την επένδυση στο εργοστάσιό της στο Ellesmere Port, είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.

Κατά συνέπεια, εγκρίνεται η χορήγησή της.

Άρθρο 2

Καμία άλλη ειδική ενίσχυση κατάρτισης δεν μπορεί να χορηγηθεί στο έργο αυτό.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας.

Βρυξέλλες, 18 Σεπτεμβρίου 2002.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής