II

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

# COMISSÃO

## DECISÃO DA COMISSÃO
## de 18 de Setembro de 2002
## relativa ao auxílio estatal que o Reino Unido tenciona conceder à Vauxhall Motors (UK) Ltd

*[notificada com o número C(2002) 3340]*

**(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2003/62/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 em conta o Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE [1],

Tendo notificado as partes interessadas para apresentarem as suas observações, em conformidade com as disposições mencionadas,

Considerando o seguinte:

### Procedimento

(1) Por carta de 23 de Agosto de 2001, as autoridades britânicas notificaram à Comissão o projecto de auxílio, nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado. Em 23 de Outubro de 2001, a Comissão colocou questões suplementares, às quais o Reino Unido respondeu por carta de 16 de Novembro de 2001.

(2) Por carta de 28 de Janeiro de 2002, a Comissão informou o Reino Unido da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado relativamente ao auxílio em questão.

(3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações relativamente ao auxílio em causa. A Comissão não recebeu observações das partes interessadas.

(4) Por carta de 1 de Março de 2002, o Reino Unido apresentou as suas observações sobre o início do procedimento de investigação, tendo enviado informações complementares em 9 de Julho de 2002.

### Descrição pormenorizada do auxílio

(5) O beneficiário do auxílio seria a Vauxhall Motors (UK) Ltd, uma filial a 100 % da General Motors Corporation. O auxílio em questão consiste num auxílio com finalidade regional ao investimento para a transformação da fábrica de produção de veículos automóveis de Ellesmere Port, tendo em vista fazê-la passar de uma unidade de produção de um modelo único para uma unidade de produção de dois modelos, capaz de adaptar a sua produção em função da procura. Após o investimento, a fábrica poderia produzir uma combinação de Astras e dos novos modelos de veículos automóveis de passageiros substitutos dos Vectra. Segundo as informações fornecidas pelo Reino Unido na sua notificação, o projecto salvaguardaria 771 postos de trabalho na Vauxhall Motors e criaria cerca de 530 a montante.

(6) A General Motors Europe considerou dois locais alternativos para o projecto: Ellesmere Port e Antuérpia. A decisão final a favor de Ellesmere Port inseriu-se numa importante reestruturação da General Motors Europe, com o objectivo de restabelecer a viabilidade dessa empresa. Como parte desse plano, a produção de veículos automóveis de passageiros em Luton cessaria quando o actual modelo Vectra deixasse de ser fabricado, no final do primeiro trimestre de 2002. A partir desse momento, as restantes instalações de Luton concentrar-se-iam na produção de veículos comerciais e de veículos todo-o-terreno, enquanto o fabrico de veículos de

[1] JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

passageiros se concentraria em Ellesmere Port. Aqui continuariam a ser fabricados os Astra, e dava-se início à nova geração de Vectra e as instalações seriam transformadas numa fábrica flexível de produção de dois modelos, consoante a procura.

(7) O novo Vectra destina-se ao segmento médio-superior do mercado europeu de veículos automóveis de passageiros. Os principais mercados geográficos tanto do actual modelo Astra como do novo modelo Vectra são a Alemanha, o Reino Unido, a França, a Itália, os Países Baixos e a Espanha, apesar de serem também abastecidos outros mercados de veículos de passageiros mais pequenos da Europa Central e Ocidental.

(8) O montante total dos investimentos elegíveis eleva-se a 156, 198 milhões de libras esterlinas. O valor líquido actual dos investimentos elegíveis é de 153,814 milhões de libras esterlinas. Estes investimentos são divididos entre melhoramentos em edifícios/construção/terrenos (8,352 milhões de libras esterlinas), maquinaria e equipamento (131,343 milhões de libras esterlinas) e ferramentas e matrizes (14,119 milhões de libras esterlinas).

(9) O auxílio previsto, que se eleva a 10 milhões de libras esterlinas (valor líquido actual: 9,847 milhões de libras esterlinas), seria concedido ao abrigo do regime aprovado Regional Selective Assistance, com base na lei de desenvolvimento Industrial de 1982. A intensidade do auxílio notificado é de 6,4 %.

(10) A fábrica de Ellesmere Port situa-se na divisão territorial de Westminster de Ellesmere Port e Neston, no condado de Cheshire. Esta região foi reconhecida pela Comissão como uma região assistida a título do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado em conformidade com o mapa de auxílios regionais para o período 2000-2006, com um limite máximo regional de 15 % de equivalente-subvenção líquido (ESL).

## Decisão da Comissão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado

(11) Por carta de 28 de Janeiro de 2002, a Comissão informou o Reino Unido da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado, uma vez que tinha dúvidas quanto à necessidade e proporcionalidade do auxílio.

(12) No que diz respeito à necessidade do auxílio, a Comissão teve de verificar, em primeiro lugar, se o projecto de Ellesmere Port consistia numa transformação, implicando uma alteração radical nas estruturas de produção em instalações existentes. Em segundo lugar, era necessário determinar se Antuérpia constituía uma verdadeira alternativa em termos da viabilidade técnica de realização desse projecto.

(13) Quanto à proporcionalidade do auxílio, a Comissão expressou dúvidas sobre certos elementos da análise custos-benefícios (ACB). Em especial, a Comissão contestou a hipótese de os custos de formação em Antuérpia serem inferiores, a estimativa dos custos de transporte do estrangeiro e o padrão de abastecimento, bem como as repercussões previstas, incluindo perdas a nível das vendas, da imagem de marca da Vauxhall no Reino Unido, caso o projecto se realizasse em Antuérpia.

## Observações das partes interessadas

(14) A Comissão não recebeu observações por parte de terceiros interessados.

## Observações do Reino Unido

(15) Por carta de 1 de Março de 2002, o Reino Unido apresentou à Comissão as suas observações sobre o início do procedimento. Por carta de 9 de Julho de 2002, forneceu informações complementares. Estas observações foram tomadas em consideração.

(16) O Reino Unido apresentou uma repartição pormenorizada dos custos de formação em Antuérpia e em Ellesmere Port. As principais diferenças são que, ao contrário de Ellesmere Port, a fábrica de Antuérpia recebeu já formação no âmbito do sistema ANDON. Tem já experiência de funcionamento como fábrica flexível, uma vez que fabrica dois modelos diferentes a partir das mesmas instalações; tem também uma experiência recente com o fabrico do Vectra, sendo por conseguinte a fase de aprendizagem mais curta nesse local; a fábrica de Antuérpia e a sua mão de obra estão já em conformidade com o GBOP (*Global Bill of Process*) [1].

(17) No que se refere à adjudicação de contratos e custos de transporte do estrangeiro, o Reino Unido explicou que os custos constantes da ACB se baseavam nos valores utilizados pelo Europe Strategy Board (ESB) da General Motors (GM), aquando da tomada de decisão de situar o projecto do novo modelo Vectra em Ellesmere Port. No período transitório, a Vauxhall procedeu a novos cálculos com base nos volumes de produção reais em Luton e Ellesmere Port em 2001 e em projecções orçamentais para 2002 revistas para Ellesmere Port. Uma comparação efectuada entre as estimativas constantes da ACB e os valores baseados nos volumes de produção reais apresenta uma variação inferior a 1 %.

(18) Finalmente, o Reino Unido apresentou as suas observações relativamente aos eventuais efeitos sobre as vendas da Vauxhall no Reino Unido, caso fosse tomada uma decisão de deslocalização a favor de Antuérpia. Também apresentou observações sobre a possibilidade de essa decisão poder vir a dar origem a custos adicionais resultantes de um movimento de greve na fábrica de Ellesmere Port.

(19) No que se refere a potenciais perdas a nível das vendas, o ESB da General Motors tinha considerado no momento da decisão que caso a produção do novo Vectra não viesse a efectuar-se em Ellesmere Port, tal poderia ter efeitos negativos nas vendas no Reino Unido. Contudo, o efeito teria sido muito limitado, um ponto de vista que foi confirmado num estudo da GM enviado à Comissão. A fim de atenuar a perda de vendas de modelos Vectra no mercado britânico, no caso de o projecto ter sido atribuído a Antuérpia, teriam sido necessários custos de *marketing* suplementares.

[1] O GBOP consiste num conjunto de especificações e de processos de construção comuns, que permitem assegurar uma coerência na estrutura e no equipamento dos diferentes modelos.

(20) No que diz respeito à ameaça potencial de um movimento de greve no Reino Unido, caso Ellesmere Port perdesse um turno de produção, para além do anúncio do encerramento de Luton, o Reino Unido considerou ser muito difícil calcular a dimensão de tais medidas. O encerramento da fábrica de Luton tinha dado origem a uma paragem de trabalho de um dia. Foi essa a resposta dos trabalhadores ao *encerramento total* da fábrica de Luton e à ameaça de despedimentos obrigatórios. Os pacotes de despedimentos voluntários acordados com os sindicatos e a Vauxhall permitiram evitar um endurecimento da luta e um movimento de greve generalizado. Os incentivos financeiros previstos nesses pacotes foram muito superiores ao mínimo estabelecido pela legislação britânica e os custos incorridos foram incluídos na ACB. Tendo em conta que a fábrica de Ellesmere Port teria ainda continuado a fabricar o Astra numa base de dois turnos caso Antuérpia tivesse ganho o projecto Vectra, o Reino Unido considera plausível pressupor que esta decisão teria originado uma paragem de trabalho de meio dia. Os custos totais suplementares decorrentes dos efeitos supramencionados são estimados em 171 000 libras esterlinas.

**Apreciação do auxílio**

(21) A medida notificada pelo Reino Unido a favor da Vauxhall Motors (UK) Ltd constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado. De facto, tal medida seria financiada pelo Estado ou mediante recursos estatais. Além disso, como constitui uma parte significativa do financiamento do projecto, o auxílio é susceptível de falsear a concorrência na Comunidade, conferindo à Vauxhall Motors (UK) Ltd uma vantagem relativamente aos seus concorrentes que não beneficiam de qualquer auxílio. Por último, as trocas comerciais entre Estados-Membros são importantes no mercado dos veículos automóveis.

(22) O auxílio em questão destina-se a uma empresa de fabrico e montagem de veículos automóveis. Por conseguinte, a empresa pertence ao sector dos veículos automóveis na acepção do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis (a seguir denominado «enquadramento comunitário dos auxílios no sector automóvel») ([1]).

(23) O enquadramento comunitário dos auxílios no sector automóvel prevê que todos os auxílios que as autoridades públicas tencionam conceder a um projecto individual ao abrigo de regimes de auxílios autorizados a favor de uma empresa do sector dos veículos automóveis devem ser previamente notificados, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado, se o custo total do projecto for igual a 50 milhões de euros ou se o montante bruto total dos auxílios estatais e dos auxílios provenientes de instrumentos comunitários para o projecto for igual a 5 milhões de euros. No processo abrangido pela presente decisão, tanto o custo total do projecto como o montante do auxílio excedem o limiar de notificação. Assim, ao notificar o auxílio projectado a favor da Vauxhall Motors (UK) Ltd, o Reino Unido respeitou o disposto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.

(24) Tendo em conta a natureza e o objectivo do auxílio e a localização geográfica do investimento, a Comissão considera que o auxílio em causa não é abrangido pelo n.º 2 do artigo 87.º. O n.º 3 do artigo 87.º enumera os auxílios que podem ser considerados compatíveis com o mercado comum. Contudo, a compatibilidade deve ser apreciada do ponto de vista da Comunidade no seu conjunto e não numa perspectiva puramente nacional. Além disso, para assegurar um funcionamento adequado do mercado comum e tendo em conta o princípio consignado na alínea g) do artigo 3.º do Tratado, as derrogações previstas no n.º 3 do artigo 87.º devem ser interpretadas de forma restritiva. No que diz respeito ao disposto no n.º 3, alíneas b) e d), do artigo 87.º, é evidente que o auxílio em apreço não se destina a fomentar a realização de um projecto de interesse europeu comum, ou a sanar uma perturbação grave da economia britânica, nem a promover a cultura e a conservação do património. No que se refere ao disposto no n.º 3, alíneas a) e c), do artigo 87.º, a Comissão salienta que o projecto de investimento se localiza numa região susceptível de beneficiar de assistência ao abrigo da alínea c). Segundo o mapa dos auxílios regionais do Reino Unido para o período 2000-2006, o projecto situa-se numa zona com um limite máximo de auxílios regionais para grandes empresas de 15 % de equivalente-subvenção líquido.

(25) Para decidir se o auxílio regional é compatível com o mercado comum nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado, a Comissão deve verificar se estão preenchidas as condições previstas no enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis.

(26) Para autorizar um auxílio ao abrigo deste enquadramento, a Comissão, depois de ter verificado que a região em questão pode beneficiar de auxílios nos termos do direito comunitário, verifica se o investidor poderia ter escolhido um local alternativo para o projecto, a fim de demonstrar a necessidade do auxílio, com especial destaque para a mobilidade do projecto.

(27) A Comissão analisou a mobilidade geográfica do projecto. A fim de demonstrar a mobilidade geográfica, o grupo automóvel objecto do auxílio proposto deve demonstrar de forma clara e inequívoca a existência de uma localização alternativa economicamente viável para o seu projecto. As autoridades britânicas alegam que tal localização se encontra disponível na fábrica de veículos automóveis de Antuérpia, na Bélgica, que fabrica actualmente o modelo Astra e, até 1998, fabricava o modelo Vectra. A Comissão nota que, ao considerar os dois locais alternativos para o projecto, a General Motors Europe procedeu a um estudo de localização comparando os custos suplementares específicos de fabrico do novo Vectra nos dois locais. Esse estudo, bem como outros documentos relativos ao procedimento de tomada de decisão da General Motors Europe, foram transmitidos à Comissão. Além disso, a Comissão, bem como os seus peritos externos do sector automóvel, verificaram no local a viabilidade da realização do projecto em Antuérpia. Até 1998, a fábrica de Antuérpia fabricava o Astra e o anterior modelo Vectra nas mesmas duas linhas de montagem e possui ainda espaço disponível suficiente, onde as carroçarias do anterior modelo Vectra eram fabricadas. Pode, por conseguinte, concluir-se que o projecto tem um carácter móvel. Por conseguinte,

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

pode considerar-se que pode beneficiar de auxílios regionais, uma vez que o auxílio é necessário para atrair o investimento para a região assistida.

(28) A Comissão e os seus peritos externos do sector automóvel verificaram a natureza do investimento com base em plantas da fábrica transmitidas pelo Reino Unido e numa visita ao local. O projecto em questão diz respeito a uma transformação, que implica uma alteração radical das estruturas de produção num local já existente com o objectivo de transformar o local de uma instalação de produção de um único modelo numa fábrica flexível de fabrico de dois modelos. Por conseguinte, o projecto de investimento pode beneficiar de auxílios com finalidade regional.

(29) Juntamente com a notificação, as autoridades do Reino Unido forneceram uma ACB comparando os custos das duas localizações. A ACB indica uma desvantagem de custos líquida de 18,116 milhões de libras esterlinas para a localização em Ellesmere Port comparativamente a Antuérpia. A intensidade de desvantagem do projecto seria de 11,8 %.

(30) Com o apoio do seu perito externo no sector automóvel, a Comissão apreciou a análise custos-benefícios notificada, com base na taxa de câmbio em vigor na altura da decisão sobre a localização, a fim de verificar em que medida o auxílio regional proposto é proporcional aos problemas regionais que pretende resolver. Na sequência do início do procedimento, o Reino Unido esclareceu alguns pontos da ACB, relativamente aos quais tinham surgido dúvidas.

(31) No que se refere à desvantagem em termos de custos da ACB, a Comissão recebeu uma repartição pormenorizada dos custos nas duas localizações. A desvantagem regional relativa a custos de formação em Ellesmere Port eleva-se a 1,7 milhões de libras esterlinas. A Comissão considera que os custos de formação substancialmente superiores em Ellesmere Port podem ser considerados plausíveis. A diferença pode explicar-se pelo facto de, ao contrário de Ellesmere Port, a fábrica de Antuérpia:

— ter já uma experiência recente no fabrico do modelo Vectra,

— ter já o hábito de funcionamento de produção de dois modelos e de adaptar a sua produção à procura,

— ter já pessoal formado no âmbito do sistema ANDON e estar em conformidade com o GBOP (*Global Bill of Process*).

(32) Uma vez que as hipóteses constantes da ACB no que se refere às adjudicações de contratos e aos custos de transporte do estrangeiro foram entretanto confirmadas por dados baseados na produção real na fábrica de Ellesmere Port, deixou de haver razões para se duvidar delas.

(33) No entanto, as dúvidas da Comissão não foram dissipadas no que diz respeito aos eventuais efeitos sobre as vendas no Reino Unido da realização do projecto em Antuérpia ou no que se refere à possibilidade de um movimento de greve.

(34) Quanto às eventuais perdas a nível das vendas, o Reino Unido reconheceu que teriam sido necessários custos de *marketing* suplementares, a fim de atenuar a perda de vendas de modelos Vectra no mercado britânico, no caso de o projecto ter sido atribuído a Antuérpia. Todavia, a Comissão considera que uma decisão desse tipo, em conjugação com o recente encerramento da fábrica de Luton, teria tido um efeito prejudicial na marca Vauxhall, afectando as vendas britânicas não apenas de modelos Vectra mas de *todos* os modelos Vauxhall. Por conseguinte, baseou os seus cálculos sobre as potenciais perdas a nível das vendas de *todos* os modelos Vauxhall durante 2002. A Comissão estimou os custos de *marketing* suplementares necessários, com base na avaliação dos seus peritos externos, em 1,284 milhões de libras esterlinas. A Comissão aceita a hipótese de que tal efeito seria limitado no tempo e no âmbito, uma vez que a reacção «emocional» dos clientes a uma decisão de localização a favor de Antuérpia se atenuaria com o tempo.

(35) No que diz respeito à possibilidade de um movimento de greve no Reino Unido se Ellesmere Port tivesse perdido um turno de produção, as autoridades britânicas consideram plausível presumir-se que provavelmente teria havido meio dia de paragem de trabalho (uma vez que o anterior encerramento da fábrica de Luton tinha originado apenas um dia de paragem de trabalho), o que corresponde à perda de um turno. Contudo, é difícil aceitar a hipótese segundo a qual exactamente metade do pessoal decidiria fazer greve e a outra metade se recusaria. Por conseguinte, é prudente presumir-se que teria havido um dia inteiro de paragem de trabalho na fábrica, o que daria origem a custos no valor de 300 000 libras esterlinas.

(36) Se essa alteração constasse da análise, a análise dos custos-benefícios levaria a um resultado ligeiramente diferente do indicado na notificação inicial. Se o Vectra fosse fabricado em Antuérpia, os custos totais suplementares, decorrentes dos dois efeitos supramencionados, elevar-se-iam a 1,584 milhões de libras esterlinas. Por conseguinte, o valor líquido actual da desvantagem regional eleva-se a 16,532 milhões de libras esterlinas em Ellesmere 153,814 milhões de libras esterlinas, conferindo ao projecto um rácio de desvantagem regional de 10,7 %, em comparação com Antuérpia.

(37) Finalmente, continua por abordar a questão do ajustamento regional (*top-up*), que consiste numa alteração do rácio da desvantagem regional entre − 2 e + 4 pontos percentuais, em função das alterações da capacidade de produção do grupo em causa no mercado relevante e do estatuto da região enquanto região assistida. No caso em apreço, os resultados da análise custos-benefícios tornam o exame desta questão difícil, uma vez que a diferença entre o rácio da desvantagem regional (10,7 %) e a intensidade de auxílio projectada (6,4 %) é de 4,3 pontos percentuais, enquanto a redução mais elevada possível, segundo o enquadramento comunitário relevante, seria de − 2 pontos percentuais nas regiões abrangidas pelo n.º 3, alínea c), do artigo 87.º

**Conclusão**

(38) Por conseguinte, o projecto é móvel e o auxílio necessário à sua concretização. A intensidade do auxílio do projecto (6,4 %) é inferior tanto ao rácio da desvantagem regional identificado pela análise custos-benefícios

(10,7 %) como ao limite máximo dos auxílios com finalidade regional (15 % ESL). O auxílio regional de 9,847 milhões de libras esterlinas (valor líquido actual) que o Reino Unido tenciona conceder à Vauxhall Motors Ltd é, por conseguinte, compatível com o mercado comum ao abrigo do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado.

(39) Em conformidade com o enquadramento comunitário relevante, não podem ser tomadas em consideração na ACB desvantagens relativamente às quais será concedido um auxílio específico no âmbito de um objectivo diferente, tal como a formação. Uma vez que uma desvantagem em termos de custos de formação foi tomada em consideração na análise custos-benefícios, não podem ser concedidos ao projecto quaisquer outros auxílios específicos à formação,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

O auxílio estatal que o Reino Unido tenciona conceder à Vauxhall Motors (UK) Ltd a favor de um investimento na sua fábrica de Ellesmere Port, no montante de 9,847 milhões de libras esterlinas (valor actual líquido), é compatível com o mercado comum na acepção do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado.

A concessão do auxílio é, por conseguinte, autorizada.

*Artigo 2.º*

Não pode ser concedido ao projecto qualquer outro auxílio específico à formação.

*Artigo 3.º*

O Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 18 de Setembro de 2002.

*Pela Comissão*

Mario MONTI

*Membro da Comissão*