

## II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

## COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 11 de junio de 2003

relativa a la ayuda estatal ejecutada por España en favor de Volkswagen Navarra SA

[notificada con el número C(2003) 1745]

(El texto en lengua española es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2004/244/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el primer párrafo del apartado 2 de su artículo 88,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Habiendo invitado a las partes interesadas a presentar sus comentarios de conformidad con dichas disposiciones <sup>(1)</sup>,

Considerando lo siguiente:

## I. PROCEDIMIENTO

(1) Mediante carta de 2 de febrero de 2001 las autoridades españolas notificaron un plan de ayuda regional a Volkswagen Navarra SA (en lo sucesivo, «VW Navarra»). La Comisión pidió más información el 2 de abril de 2001. Después de solicitar una prórroga del plazo para el envío de la respuesta, el 10 de abril y el 29 de mayo, las autoridades españolas presentaron la información adicional por carta fechada el 31 de agosto de 2001.

(2) La Comisión solicitó realizar visitas *in situ* a las instalaciones de Arazuri (cerca de Pamplona, en Navarra) y al emplazamiento alternativo de Bratislava. Las autoridades españolas no propusieron ninguna fecha para la visita a Bratislava. Una visita a Arazuri concertada para el 8 de noviembre de 2001 fue cancelada por las autoridades españolas mediante carta del 5 de noviembre. La Comisión planteó nuevas preguntas a España mediante carta de 8 de noviembre de 2001, a la que España respondió el 11 de diciembre de 2001.

(3) Mediante carta de 19 de diciembre de 2001, la Comisión solicitó de nuevo visitar la planta de Arazuri y las autoridades españolas aceptaron la fecha de 31 de enero de 2002, mediante un correo electrónico del 17 de enero. Después de la visita se envió otra petición de información, el 13 de febrero de 2002, a la que España respondió el 20 de marzo.

(4) El 22 de mayo de 2002 la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado, es decir, un procedimiento formal de investigación, ya que tenía dudas sobre la compatibilidad de la ayuda con el mercado común. España presentó sus comentarios el 26 de junio de 2002.

(5) La decisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* <sup>(2)</sup>, invitando a las partes interesadas a presentar sus comentarios sobre la ayuda. La Comisión no recibió ningún comentario de las partes interesadas.

(6) Una visita a la planta de Bratislava tuvo lugar el 11 de octubre de 2002, tras lo cual la Comisión envió una nueva petición de información a España, el 22 de octubre. Después de pedir, el 13 de diciembre, una prórroga del plazo para el envío de la respuesta, las autoridades españolas presentaron la información adicional mediante carta fechada el 20 de diciembre de 2002. El 13 de marzo de 2003 la Comisión pidió más información, remitida por España mediante carta del 31 de marzo.

<sup>(1)</sup> DO C 161 de 5.7.2002, p. 9.

<sup>(2)</sup> Véase la nota 1.

## II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

- (7) VW Navarra es una filial española del grupo automovilístico alemán Volkswagen AG (en lo sucesivo, «el grupo VW»). El proyecto notificado se refiere a la producción de la última generación del modelo VW Polo, cuyo código es «VW 24X». El proyecto se puso en marcha en mayo de 2000 y concluirá en diciembre de 2004. Las inversiones incluyen un nuevo taller de prensa para fabricar los laterales, techos y alas del nuevo coche, una segunda línea de producción de carrocerías, un nuevo taller de pintura y una segunda línea de montaje.
- (8) Según el proyecto notificado, la producción del nuevo modelo alcanzará 1 800 coches diarios, de los que 1 000 deberían en principio montarse en Arazuri (Navarra) y 300 en una planta de Volkswagen en Bratislava (Eslovaquia). Los 500 restantes, para los cuales habría que construir nuevas líneas, constituyen, según España, el proyecto móvil, para el cual se han considerado los emplazamientos alternativos de Arazuri y Bratislava. Un estudio llevado a cabo por VW en febrero de 2000 mostró que Bratislava era un emplazamiento más atractivo que Arazuri. Según la notificación, la posibilidad de obtener ayuda estatal para compensar parcialmente los mayores costes llevó a VW a decidirse por Arazuri para la fabricación de estos 500 automóviles diarios. La asignación del proyecto a Arazuri permitiría a la planta española mantener su capacidad constante de 1 500 coches diarios después del cambio de modelo.
- (9) La fabricación en Arazuri del nuevo Polo en la primera nueva línea de producción (parte no móvil del proyecto) de 750 coches diarios empezó en julio de 2001. El Polo existente se produjo en la antigua línea hasta septiembre de 2001, cuando dicha línea fue desmontada para dejar espacio para la construcción de la nueva línea para 750 coches diarios (incluidos los 500 del proyecto móvil); la producción comenzó a finales de 2001.

### Base jurídica; importe de la inversión y de la ayuda

- (10) La ayuda notificada se concede con arreglo a sistemas aprobados previstos en el Decreto Foral 361/2000: «Nuevo régimen de ayudas a la Inversión y el Empleo», de 20 de noviembre de 2000 <sup>(3)</sup>.
- (11) Según la notificación, la inversión total para el proyecto móvil en Arazuri ascenderá a 368 500 000 euros (EUR) en términos nominales, equivalentes a 335 300 000 EUR en valores actualizados (año de base 2001, tipo actualizado al 6,33 %).

- (12) La ayuda prevista asciende en términos nominales a un equivalente bruto de subvención de 72 200 000 EUR, con un valor real de 61 850 000 EUR. Por lo tanto la intensidad de la ayuda sería del 18,45 % de equivalente bruto de subvención. Arazuri está situada en una zona que puede acogerse a la letra c) del apartado 3 del artículo 87, con un límite máximo regional de equivalente neto de subvención del 20 % durante el período 2000-2006.
- (13) No se ha asignado ninguna otra ayuda comunitaria a la financiación del proyecto.

## III. RAZONES PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO

- (14) En su decisión de 22 de mayo de 2002 de incoar el procedimiento <sup>(4)</sup> la Comisión expresaba dudas sobre la necesidad y proporcionalidad de la ayuda propuesta. Para disipar estas dudas la Comisión pidió clarificaciones adicionales y documentos y planteó la posibilidad de visitar la planta de Bratislava.
- (15) Con respecto a la necesidad de la ayuda, la Comisión puso en duda que se hubiera considerado Bratislava como alternativa viable a Arazuri para el proyecto. En primer lugar la Comisión encontró que la información proporcionada no probaba que Bratislava hubiera sido activamente considerada como emplazamiento alternativo para los 500 coches móviles diarios. En segundo lugar, la Comisión puso en duda que estos 500 automóviles pudieran haber sido asignados a Bratislava en el período inmediatamente anterior a noviembre de 2000 (cuando el grupo VW eligió oficialmente Arazuri para el proyecto) ya que Bratislava había sido ya elegida en septiembre de 1999 por VW para otro proyecto (producción del modelo todoterreno «Tuareg»).
- (16) En cuanto a la proporcionalidad de la ayuda la Comisión expresó dudas con respecto a si: a) la inversión en «equipos para proveedores» se había considerado móvil; b) el total de [...] <sup>(\*)</sup> EUR de inversión en la instalación de pretratamiento de Arazuri, considerada móvil, por España podía tenerse en cuenta para establecer la base de «costes subvencionables» y para calcular la desventaja regional y c) los costes de despidos en Arazuri se habían justificado correctamente en el análisis coste/beneficio.
- (17) Finalmente la Comisión expresó la necesidad de verificar las cifras notificadas sobre capacidad, para evaluar el impacto del proyecto en los problemas de capacidad a que se enfrenta la industria del automóvil.

<sup>(4)</sup> Véase la nota 1.

<sup>(\*)</sup> Se han suprimido determinadas partes del presente texto con objeto de garantizar que no se haga pública ninguna información confidencial; estas partes se señalan mediante corchetes.

<sup>(3)</sup> El proyecto del régimen fue aprobado por la Comisión el 3 de mayo de 2000, asunto N 141/2000 (DO C 284 de 7.10.2000, p. 4).

## IV. COMENTARIOS DE ESPAÑA

- (18) El 26 de junio de 2002 las autoridades españolas enviaron sus comentarios sobre la incoación del procedimiento. Se facilitó más información y documentos a la Comisión durante la visita a la planta de Bratislava, el 11 de octubre de 2002, y mediante carta fechada el 13 de diciembre de 2002. La Comisión ha tomado en consideración los comentarios y la información.
- (19) Con respecto a la viabilidad de Bratislava como planta alternativa, las autoridades españolas han presentado pruebas que detallan los diversos pasos del proceso decisorio que condujo a la elección de Arazuri para el proyecto.
- (20) Con respecto al calendario de la decisión de situar el proyecto en Arazuri, las autoridades españolas afirmaron que el proyecto de construir 500 Polo diarios móviles en Bratislava no era incompatible con el proyecto de construir el modelo todoterreno-SUV «Tuareg» en la misma planta. Según España, el aumento en la producción del Polo en Bratislava se habría podido realizar construyendo las líneas de producción del Tuareg en un terreno adyacente al ocupado actualmente por la planta existente.
- (21) España mantiene que aunque el terreno en cuestión no era propiedad de Volkswagen a finales de 2000 podría haber sido comprado fácilmente, ya que estaba destinado a uso industrial y Volkswagen podría haber recurrido a la Ley eslovaca 175/99 sobre grandes proyectos de inversión, que prevé procedimientos rápidos y efectivos para la adquisición de terrenos destinados a proyectos industriales importantes.
- (22) España proporcionó información que muestra que los proyectos Tuareg y Polo podían haber sido llevados a cabo al mismo tiempo, y que el modelo Tuareg podría haber sido completado en el calendario programado (julio 2002) con costes adicionales aceptables. España calculó que la realización del proyecto Tuareg fuera del terreno actual de la planta habría implicado costes adicionales de [...] millones EUR, sobre todo para la adquisición del terreno e infraestructura básica. Los demás costes (edificios, maquinaria) eran independientes de la situación en Bratislava. Sin embargo España no incluyó estos costes adicionales en el análisis coste/beneficio pues no se refieren directamente a la decisión sobre la situación de los 500 Polo móviles diarios.
- (23) Las autoridades españolas también proporcionaron información adicional sobre las dudas expresadas por la Comisión al incoar el procedimiento en cuanto a la proporcionalidad de la ayuda.
- (24) En primer lugar, las autoridades españolas explicaron que en el análisis coste/beneficio no se consideró como móvil ninguna inversión en «equipos para proveedores».
- (25) En segundo lugar, con respecto a las inversiones en nuevas instalaciones de pretratamiento en el taller de pintura de Arazuri, las autoridades españolas sostuvieron que el grupo VW nunca consideró la posibilidad de construir una nave de pretratamiento para 1 000 coches diarios y por lo tanto no era posible proporcionar cifras para esta inversión. El grupo VW tuvo que elegir entre estas dos alternativas: a) adaptar la línea existente para 1 000 coches diarios (coste: [...] EUR) y construir una nueva línea adicional para 500 coches diarios (coste: [...] EUR), lo que daría lugar a dos procesos distintos de pretratamiento y b) construir una nueva línea de pretratamiento para 1 500 coches diarios (coste: [...] EUR) con un solo proceso de pretratamiento.
- (26) El grupo VW eligió la última opción porque permite ejecutar un solo proceso utilizando una única tecnología y una calidad normalizada, y porque requiere menos recursos para mantenimiento. Estas ventajas compensan a largo plazo el mayor coste de inversión.
- (27) Las autoridades españolas concluyen que la inversión móvil que debe justificarse en el análisis coste/beneficio es de [...] EUR ([...] para la nueva línea de pretratamiento de 1 500 coches diarios menos [...] para transformación de la línea existente para 1 000 coches diarios que habrían sido necesarios en caso de ejecutar el proyecto en Bratislava). Las autoridades españolas afirman que esto coincide con el método aplicado en el análisis coste/beneficio, que consiste en el cálculo de la inversión requerida para fabricar 1 000 coches y luego 1 500, y en considerar la diferencia como el volumen móvil de inversión.
- (28) En segundo lugar las autoridades españolas hacen un desglose detallado de los costes de despido de los [...] trabajadores que habrían perdido su trabajo en caso de haberse elegido el emplazamiento alternativo. La cifra total de [...] EUR se ha calculado con arreglo al artículo 51 del Estatuto de los trabajadores, que fija la indemnización en caso de despido colectivo en 20 días naturales por año trabajado. Los costes de despido se han calculado para los trabajadores con menos antigüedad en la empresa, contratados en 1998. El Gobierno español también afirmó que VW Navarra no tiene un plan de despidos sino un plan jubilación anticipada voluntaria que no puede considerarse como un reflejo de la práctica normal relativa a grandes despidos de mano de obra.
- (29) Finalmente las autoridades españolas confirmaron que, según la última planificación anual (realizada en 2002 para el período 2003-2007) no está previsto ningún aumento de capacidad en el grupo VW en Europa hasta el 2004.

## V. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

- (30) La medida notificada por España en favor de VW Navarra constituye una ayuda estatal a tenor del apartado 1 del artículo 87 del Tratado, ya que se financia con cargo al Estado o mediante recursos estatales. Además, constituye una proporción significativa de la financiación del proyecto, por lo que podría distorsionar la competencia en la Comunidad dando a VW Navarra una ventaja sobre competidores que no reciben ayuda. Finalmente, existe un activo comercio entre Estados miembros en el mercado del automóvil.
- (31) El apartado 2 del artículo 87 del Tratado enumera ciertos tipos de ayuda compatibles con el Tratado. Teniendo en cuenta la naturaleza y el propósito de la ayuda y la situación geográfica de la empresa, las letras a), b) y c) no son aplicables al plan en cuestión. El apartado 3 del artículo 87 especifica otras formas de ayuda que pueden considerarse compatibles con el mercado común. La Comisión toma nota de que el proyecto está situado en Arazuri, en la región de Navarra, que puede acogerse a la ayuda de conformidad con la letra c) del apartado 3 del artículo 87, con un límite máximo de ayuda regional del 20 % de equivalente neto de subvención.
- (32) La ayuda en cuestión se destina a VW Navarra, que fabrica y monta vehículos de motor. La empresa forma parte pues de la industria de vehículos de motor a tenor de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor<sup>(9)</sup> (en lo sucesivo, «las Directrices»).
- (33) Las Directrices especifican que toda ayuda que los poderes públicos planean conceder a un proyecto individual al amparo de regímenes de ayudas autorizados a una empresa del sector debe, de conformidad con el apartado 3 del artículo 88 del Tratado, notificarse antes de ser concedida siempre que supere por lo menos uno de estos dos umbrales: 1) el coste total del proyecto es igual a 50 millones EUR; 2) el importe bruto total de la ayuda para el proyecto, tanto sea ayuda estatal como ayuda procedente de instrumentos comunitarios, es igual a 5 millones EUR.
- (34) Tanto el coste total del proyecto como el importe de la ayuda exceden los umbrales de notificación. Así pues, al notificar tanto la ayuda a la formación como la ayuda regional propuestas para VW Navarra, las autoridades españolas han cumplido lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado.
- (35) De acuerdo con la Directiva la Comisión velará para que la ayuda concedida pueda considerarse necesaria para la realización del proyecto y proporcional a la gravedad de los problemas que se propone solucionar. Ambas condiciones, necesidad y proporcionalidad, deben satisfacerse para que la Comisión autorice una ayuda estatal en el sector de los vehículos de motor.
- (36) Con arreglo a la letra a) del punto 3.2 de las Directrices, para demostrar la necesidad de la ayuda regional el beneficiario debe probar claramente que cuenta con una alternativa viable económicamente para la implantación de su proyecto. Si ningún emplazamiento industrial del grupo, nuevo o ya existente, pudiera acoger la inversión de que se trate, la empresa se vería obligada a llevar a cabo su proyecto en la única instalación disponible, incluso careciendo de ayuda. Por lo tanto, no puede autorizarse ninguna ayuda regional para un proyecto que no sea geográficamente móvil.
- (37) La Comisión, con ayuda de un experto exterior en el sector del automóvil, ha evaluado la documentación y la información proporcionada por España, con vistas a determinar si el proyecto es móvil.
- (38) Con respecto a la cuestión de si Bratislava era una alternativa viable para el proyecto, la Comisión está satisfecha con las pruebas proporcionadas por las autoridades españolas. Los documentos demuestran que el grupo VW fijó un objetivo inicial para 1998 de [...] coches diarios para el nuevo modelo Polo, que se debían construir en las plantas de Arazuri, Bratislava y Martorell (España). Posteriormente los planes para Martorell fueron abandonados y las previsiones iniciales se redujeron en junio de 1999 a [...] vehículos diarios, de los cuales [...] en Arazuri y el resto en Bratislava. Al mismo tiempo el grupo VW entabló contactos con el Gobierno de Navarra sobre una posible ayuda estatal para asegurar la inversión en Arazuri. En esta fase el grupo VW estudió la viabilidad técnica y la inversión necesaria bajo las diversas hipótesis para ambos emplazamientos. La decisión formal de construir 1 500 coches diarios en Arazuri y 300 en Bratislava fue adoptada finalmente por el grupo VW en noviembre de 2000, después de recibir garantías del Gobierno de Navarra sobre la posibilidad de ayudar al proyecto.
- (39) Con respecto a la posibilidad de llevar a cabo el proyecto Polo en Bratislava al mismo tiempo del proyecto Tuareg, ya previsto en las instalaciones eslovacas, las pruebas documentales facilitadas por las autoridades españolas y la visita a la planta demuestran que tal posibilidad existió efectivamente ya que existía suficiente terreno fácilmente disponible y adyacente a las instalaciones existentes para una expansión del proyecto Tuareg y ningún obstáculo técnico específico habría obstaculizado su puesta en práctica.

(9) DO C 279 de 15.9.1997, p. 1.



- (40) Sin embargo la Comisión considera que se deben tener en cuenta los costes adicionales de ejecución del proyecto Tuareg fuera del perímetro actual de la planta, que España cuantificó en [...] EUR, como coste adicional a la alternativa de construir 500 Polo diarios (móviles) en Bratislava ya que estos costes se habrían contraído como consecuencia directa de la decisión de no ejecutar el proyecto en Arazuri y no se materializaron gracias a la decisión final de situar el proyecto en Arazuri.
- (41) Basándose en toda esta información la Comisión concluye que efectivamente Bratislava fue considerada como alternativa viable a Arazuri para el proyecto.
- (42) La ayuda regional destinada a la modernización y racionalización, que no es generalmente móvil, no está autorizada en el sector de los vehículos de motor. Sin embargo una expansión o transformación que conlleve un cambio radical de las estructuras de producción del emplazamiento existente podría acogerse a la ayuda regional.
- (43) Durante la visita a Arazuri la Comisión, ayudada por un experto exterior en el sector del automóvil, pudo establecer que el proyecto de inversión en cuestión se refiere a la transformación de una instalación existente, con motivo de la renovación completa de un modelo. Los talleres de prensas y pintura son completamente nuevos, y el nivel de cambio en las líneas de carrocería y montaje, así como la adición de una segunda línea de producción de carrocerías y de una segunda línea de montaje, indican que el proyecto consiste en una modificación radical de un emplazamiento existente. La Comisión considera que el proyecto podría considerarse como transformación.
- (44) Basándose en estas consideraciones la Comisión concluye que el proyecto tiene carácter móvil y puede por lo tanto acogerse a la ayuda regional, puesto que la ayuda es necesaria para atraer la inversión a la región asistida.
- (45) Con arreglo a la letra b) del punto 3.2 de las Directrices la Comisión examinará si los costes previstos para los elementos móviles del proyecto son o no subvencionables. Por lo tanto, los aspectos no móviles del proyecto no pueden acogerse a la ayuda. En lo que respecta a este punto la Comisión toma nota de que ninguna inversión en equipos para proveedores fue considerada subvencionable por España. En segundo lugar, la Comisión observa que España alegó en sus comentarios a la incoación del procedimiento que [...] EUR <sup>(6)</sup>de inversión en la nave de pretratamiento del taller de pintura de Arazuri deben considerarse inversión móvil y parte de los costes, subvencionables. La Comisión sin embargo no puede estar de acuerdo con la estimación de los costes subvencionables propuesta por España.
- (46) La Comisión considera que por lo que se refiere a la instalación de pretratamiento, las autoridades españolas no compararon correctamente los volúmenes de inversión requeridos para fabricar 1 000 coches diarios (proyecto móvil en Bratislava) y 1 500 (proyecto móvil en Arazuri). En el primer caso las inversiones contabilizadas son las necesarias para la adaptación de una instalación vieja para 1 000 coches (no móviles) diarios y en el segundo se trata de inversiones en una instalación totalmente nueva para 1 000 coches (no móviles) diarios, así como para los 500 coches (móviles) diarios. Tomando la diferencia entre ambos cálculos se inflan los costes de inversión para 500 coches (móviles) diarios, atribuyéndoles también costes que corresponden a los 1 000 (no móviles) diarios.
- (47) Para que la comparación fuera significativa las autoridades españolas deberían haber calculado el coste de una instalación totalmente nueva de pretratamiento para 1 000 coches diarios, el coste de una instalación totalmente nueva de pretratamiento para 1 500 coches, y la diferencia entre ambos.
- (48) Sin embargo las autoridades españolas no proporcionaron información sobre la inversión necesaria para una instalación totalmente nueva de pretratamiento para 1 000 coches diarios, afirmando que el grupo VW nunca consideró esto como una opción. La Comisión considera que, incluso si el grupo VW no consideró esta opción, el hecho de que las autoridades españolas consideren como móviles algunos costes que se deben de hecho atribuir a aspectos no móviles del proyecto no supone una modificación. Al construir una nueva instalación de pretratamiento en Arazuri, VW Navarra se beneficiará de una instalación puntera, con mayores normas de calidad, que reducirá los costes de mantenimiento y tendrá una vida productiva más larga que una adaptación de una instalación antigua. Estos efectos positivos benefician a toda la producción del nuevo modelo y no solamente a la parte móvil de esta producción.
- (49) Por estas razones la Comisión concluye que solamente las inversiones realmente relativas a los 500 coches móviles diarios pueden considerarse como costes subvencionables. La Comisión tiene por lo tanto que determinar qué proporción de la inversión de [...] EUR realizada en la instalación de pretratamiento pertenece a los 500 coches (móviles) diarios. Este porcentaje se considerará como parte de los costes subvencionables.

<sup>(6)</sup> Es decir, [...] euros para la nueva línea de pretratamiento para 1 500 coches diarios menos [...] para la adaptación de la línea existente para 1 000 diarios. Véase el considerando 27.

- (50) En sus comentarios a la incoación del procedimiento las autoridades españolas afirman que el coste de una nueva línea adicional para 500 coches diarios ascendería a [...] EUR. Sin embargo la Comisión considera que esta cifra sobrestima el coste verdadero de la inversión móvil ya que implica que el coste de la instalación de pretratamiento de los 1 000 coches (no móviles) diarios ascendió a [...] EUR, es decir, el 31 % de los costes para el 66 % de los coches producidos. Esto equivale a imputar todos los costes fijos de la nueva instalación de pretratamiento de Arazuri a la parte móvil de la inversión.
- (51) La Comisión, con la ayuda de su experto, considera que como la nueva instalación de pretratamiento beneficiará igualmente a la porción móvil e inmóvil de la producción, los costes de inversión deben dividirse proporcionalmente entre ambas partes. Por lo tanto la Comisión considera que un tercio de los costes de inversión en la instalación de pretratamiento de Arazuri (es decir, [...] EUR en términos nominales) puede considerarse móvil, lo que corresponde a [...] EUR en valores actualizados, si la inversión específica se realiza con acuerdo al mismo calendario que el resto del proyecto.
- (52) La Comisión por lo tanto concluye que los costes subvencionables totales para el proyecto ascienden a 299 335 000 EUR en valor actualizado.
- (53) Con arreglo a la letra c) del punto 3.2 de las Directrices, la Comisión velará por que la ayuda prevista sea proporcional a los problemas regionales a cuya resolución debe contribuir. Para ello se utiliza un análisis coste/beneficio.
- (54) El análisis coste/beneficio compara, por lo que se refiere a los elementos móviles, la inversión y los costes de funcionamiento que un inversor debería soportar para llevar a cabo el proyecto en la región en cuestión con los que soportaría para un proyecto idéntico en un emplazamiento distinto. La comparación permite determinar las desventajas específicas de la región asistida. La Comisión autoriza la ayuda regional respetando el límite de las desventajas regionales resultantes de la inversión en la instalación que sirve como base de comparación.
- (55) Las desventajas operativas de Arazuri con respecto a Bratislava se estiman en tres años en el análisis coste/beneficio, puesto que el proyecto en cuestión es un proyecto de expansión y no una planta totalmente nueva. El período cubierto por el análisis coste/beneficio presentado es 2002-2004, es decir, tres años desde el inicio de la producción, de acuerdo con el punto 3.3 del anexo I de las Directrices.
- (56) El análisis coste/beneficio proporcionado por las autoridades españolas indica una desventaja neta de 61 020 000 EUR para Arazuri en comparación con Bratislava, con una «intensidad de desventaja» resultante del 18,2 %.
- (57) La Comisión, con la ayuda de su experto en el sector del automóvil, ha evaluado el análisis coste/beneficio notificado con objeto de determinar hasta qué punto la ayuda regional propuesta es proporcional a los problemas regionales a cuya resolución debe contribuir. Teniendo en cuenta la información adicional recibida de España tras la incoación del procedimiento, el análisis coste/beneficio se modificó en algunos elementos detallados más adelante.
- (58) En primer lugar, la Comisión ha añadido como coste adicional en el caso de Bratislava [...] EUR que habrían sido necesarios para llevar a cabo el proyecto Tuareg fuera del perímetro actual de la planta. La Comisión considera que estos costes se refieren directamente a la decisión sobre el emplazamiento para los 500 Polo (móviles) diarios. Estos costes no se materializaron porque el proyecto Polo se llevó a cabo en Arazuri y no en Bratislava. Por lo tanto, el grupo VW debe haberlos considerado como ventaja directa de realizar el proyecto en España.
- (59) En segundo lugar, la Comisión excluyó de la comparación en el análisis coste/beneficio los costes no relativos a aspectos móviles de la instalación de pretratamiento (es decir, los costes imputados a los 1 000 coches no móviles diarios). Según lo detallado anteriormente, esto condujo a reducir los costes para la instalación de pretratamiento desde [...] a [...] EUR nominales. Si la inversión específica se realiza en el mismo plazo que el resto del proyecto ello corresponde a una disminución de los costes de inversión en Arazuri de [...] EUR en valores actualizados, y a una reducción de [...] EUR, también en valores actualizados, de la desventaja para Arazuri con respecto a Bratislava (7).
- (60) En tercer lugar, por lo que se refiere a los costes de despidos, la Comisión ha evaluado la información adicional facilitada por las autoridades españolas tras la incoación del procedimiento. La nueva información detalla las normas españolas para los despidos colectivos justificados por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción, así como el perfil de antigüedad de los trabajadores que habrían sido afectados si el proyecto se llevara a cabo en Bratislava. Basándose en esta información la Comisión considera que el presupuesto de gastos de despido de [...] EUR es aceptable.

(7) Esta cifra resulta de tomar el valor actualizado de la diferencia entre los costes seleccionables propuestos por España ([...] EUR) y los calculados por la Comisión ([...] EUR).

- (61) Las modificaciones introducidas en el análisis coste/beneficio producen resultados distintos de los notificados por España, llegándose a una desventaja neta de costes para Arazuri de 16 235 000 EUR en valores de 2001 (en comparación con los 61 020 000 EUR inicialmente notificados). El coeficiente de desventaja resultante del proyecto es del 5,42 % (se había notificado un 18,20 %).
- (62) Finalmente, de conformidad con la letra d) del punto 3.2 de las Directrices la Comisión consideró la cuestión del «ajuste», es decir, un aumento en la intensidad de la ayuda permisible que constituya un incentivo suplementario para que el inversor invierta en la región en cuestión. La documentación proporcionada muestra que la capacidad de VW en Europa fue prácticamente constante durante el período 2000-2004, con una disminución desde 4 257 300 hasta 4 247 700 vehículos/año. Según las Directrices, el «coeficiente regional de desventaja» resultante del análisis coste/beneficio se incrementa en 1 punto porcentual [impacto «moderado» en la competencia para un proyecto de inversión en una región de la letra c) del apartado 3 del artículo 87], lo que resulta en un coeficiente final del 6,42 %.
- (63) La Comisión observa, sin embargo, que un pequeño aumento en la capacidad europea del grupo VW al final del proyecto con respecto a los niveles previstos supondría un alto impacto en la competencia<sup>(8)</sup>. En tal caso el «coeficiente regional de desventaja» resultante del análisis coste/beneficio se reduciría en 2 puntos porcentuales, lo que daría un coeficiente final del 5,42 %. Vista la potencial distorsión de la competencia derivada de un aumento de la capacidad, la Comisión considera necesario que las autoridades españolas supervisen la evolución de la situación de la capacidad del grupo VW. Las Directrices estipulan que la Comisión puede exigir supervisiones y evaluaciones *a posteriori* de la ayuda concedida, que serán más o menos detalladas en función del caso y de la distorsión potencial de la competencia. Por consiguiente la Comisión pide que las autoridades españolas le remitan, antes de abril de 2005, un informe sobre el resultado de la supervisión relativa a la situación de la capacidad del grupo VW en Europa en diciembre de 2004.
- (65) Toda ayuda estatal adicional para los proyectos de inversión en cuestión es incompatible con el mercado común.
- (66) Aunque la Comisión no tenga dudas sobre la veracidad de los cálculos proporcionados, pide a las autoridades españolas que le envíen, antes de abril de 2005, un informe que indique la capacidad europea del grupo VW en diciembre de 2004. En caso de que la capacidad se desvíe de los datos notificados, la Comisión se reserva el derecho de reducir en consecuencia el importe de la ayuda compatible.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

La ayuda a la inversión regional que España tiene previsto conceder a Volkswagen Navarra SA por un importe de 19 228 000 EUR de equivalente de subvención bruto en valores actualizados, tomando 2001 como año de base y a un tipo del 6,33 %, para el proyecto relativo a la producción del nuevo modelo Polo de VW en Arazuri es compatible con el mercado común a tenor del artículo 87 del Tratado. Este importe corresponde a una intensidad de ayuda del 6,42 % de la inversión subvencionable de 299 335 000 EUR en valores actualizados.

#### Artículo 2

Cualquier otra ayuda estatal que excediendo del importe contemplado en el artículo 1 España pretenda conceder a Volkswagen Navarra SA para el proyecto objeto de la presente Decisión será incompatible con el mercado común.

#### Artículo 3

España informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Además España remitirá antes de abril de 2005 un informe que indique la capacidad europea del grupo VW en diciembre de 2004.

## VI. CONCLUSIÓN

- (64) La Comisión debe concluir que la ayuda regional que España planea conceder a VW Navarra para el proyecto en cuestión es compatible con el mercado común siempre que no exceda una intensidad de la ayuda del 6,42 % de los costes subvencionables. La Comisión constata que los costes subvencionables para el proyecto

<sup>(8)</sup> Con arreglo a la letra d) del punto 3.2 de las Directrices, el impacto en la competencia es alto cuando el coeficiente entre la capacidad del grupo tras la inversión y antes de la misma es igual o superior a 1,01. En este caso el impacto en la competencia sería alto si la capacidad de VW fuera, al final del proyecto, de 4 299 873 vehículos/año o superior.

*Artículo 4*

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de España.

Hecho en Bruselas, el 11 de junio de 2003.

*Por la Comisión*  
Mario MONTI  
*Miembro de la Comisión*

---