

autoridades belgas tencionam conceder o auxílio a esta empresa ser considerada compatível com o mercado comum nos termos do nº 3, alínea c), do artigo 92º, o auxílio ao investimento em causa seria susceptível de afectar o comércio numa medida contrária ao interesse comum, uma vez que não é conforme ao Enquadramento dos auxílios ao sector das fibras sintéticas.

Por estes motivos, a Comissão decidiu dar início ao processo previsto no nº 3 do artigo 93º do Tratado CE contra o auxílio proposto.

Deste modo, a Comissão convida o Vosso Governo a apresentar-lhe, no prazo de um mês a contar da data de recepção da presente carta, as suas observações, bem como todas as informações complementares relativas ao auxílio projectado.

A Comissão recorda igualmente ao Vosso Governo o efeito suspensivo do nº 3 do artigo 93º do Tratado CE, e chama a Vossa atenção para a comunicação publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* nº C 318, de 24 de Novembro de 1983, página 3, na qual se refere que qualquer beneficiário de um auxílio concedido ilegalmente, isto é, sem notificação prévia ou sem que a Comissão tenha tomado uma decisão definitiva no âmbito do processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado CE, pode ser obrigado a restituir o auxílio. O Vosso Governo deverá confirmar, no prazo de 10 dias úteis a contar da data de recepção da presente carta, que não procederá ao pagamento de qualquer auxílio abrangido por este processo até que a Comissão tenha tomado uma decisão definitiva.

Na ausência desta confirmação, a Comissão reserva-se o direito de tomar uma decisão impondo ao Vosso Governo a suspensão dos pagamentos (¹).

A Comissão solicita também ao Vosso Governo que informe imediatamente a BVBA DS Profil do facto de o processo ter sido iniciado e de poder ser obrigada a reembolsar, com juros, quaisquer auxílios indevidamente recebidos.

A Comissão informa o Vosso Governo de que publicará a presente carta enquanto comunicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, notificando os outros Estados-membros e terceiros interessados para apresentarem as suas observações, bem como no Suplemento EEE ao *Jornal Oficial* notificando os terceiros interessados dos Estados AECL para o mesmo efeito.»

A Comissão notifica os outros Estados-membros e os terceiros interessados para apresentarem as suas observações no prazo de um mês a contar da data de publicação da presente comunicação, enviando-as para o seguinte endereço:

Comissão das Comunidades Europeias,
200, rue de la Loi,
B-1049 Bruxelas.

As observações serão comunicadas ao Governo belga.

(¹) Ver carta da Comissão de 4 de Março de 1991 dirigida aos Estados-membros relativa aos processos de notificação de projectos de auxílio, bem como aos processos aplicáveis no âmbito da concessão de auxílios que constituem uma infracção às regras estabelecidas no nº 3 do artigo 93º do Tratado CE.

Aprovação de um auxílio estatal ao abrigo dos artigos 92º e 93º do Tratado CE

Casos em que a Comissão não levanta objecções

(94/C 201/03)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Resumo da decisão da Comissão de não se opor ao auxílio que o Governo do Reino Unido tenciona conceder à Jaguar Cars Ltd. em apoio a um projecto de investimento:

Por carta de 4 de Fevereiro de 1994 do seu Ministério do Comércio e Indústria, o Governo britânico informou a Comissão da sua intenção de conceder um auxílio estatal, ao abrigo do regime de auxílio regional selectivo (RSA), com base no *Industrial Development Act* de 1982, à Jaguar Cars Limited, uma filial a 100 % da Ford Motor Company EUA, para um projecto de investimento que visa lançar a produção da nova série de carros desportivos X 100 nas instalações da Jaguar e da Ford situadas em Coventry, Birmingham e Merseyside.

Os planos de investimentos da Jaguar surgem na sequência da sua decisão de lançar uma nova série de carros desportivos de luxo, com o código X 100, para substituir a série WJS introduzida em 1975 e, assim, melhorar a sua competitividade neste segmento específico do mercado. O novo modelo será dotado de um novo motor

caracterizado por melhores prestações e um nível de emissões significativamente menor.

A produção da série X 100 será centralizada em dois complexos da Jaguar e dois da Ford. A construção da carroçaria e a pintura serão realizadas no complexo da Jaguar de Castle Bromwich em Birmingham, onde será instalada uma nova unidade de produção com custos menores e dimensões reduzidas. Os acabamentos e a montagem final serão realizados no complexo da Jaguar de Browns Lane em Coventry, onde será instalado um novo sistema de transportadores aéreos. O fabrico dos motores efectuar-se-á no complexo da Ford de Bridgend em South Wales e processar-se-á numa unidade de fabrico de motores completamente nova, que inclui novos equipamentos de transferência de linhas, automatização na montagem e nos ensaios e um equipamento único de revestimento interno dos cilindros. A informação estará localizada no complexo da Ford de Halewood em Liverpool e processar-se-á com recurso às prensas existentes, utilizando matrizes novas e já utilizadas. Os quatro complexos localizam-se em regiões elegíveis para auxílios com finalidade regional, nos termos do nº 3, alíneas a) e

c), do artigo 92º, mas os investimentos efectuados em Bridgend não são incluídos nas despesas do investimento objecto de auxílio.

O projecto realizar-se-á entre 1993 e 1997, implicando um custo total de 187 milhões de libras esterlinas, dos quais 73,3 milhões são elegíveis para efeitos de auxílios com finalidade regional. O investimento na produção do Jaguar X 100 não conduzirá a um aumento da capacidade. No que se refere ao emprego permanente, o lançamento da série X 100 permitirá manter 883 postos de trabalho até 1998.

O auxílio proposto assumirá a forma de uma subvenção de 9,4 milhões de libras esterlinas, a título de um regime de auxílios aprovado (*Regional Selective Assistance*) e da prestação de assistência a nível da formação, que poderá corresponder a um montante máximo de 1,8 milhões de libras esterlinas, e que será assegurada pelas autarquias locais. A subvenção será paga em quatro prestações com início em 1994 e termo em 1997, em função da evolução do projecto, estando prevista a retenção/reembolso da subvenção no caso de resultados aquém do previsto. A intensidade do auxílio ascende a 11,9 % ESB, excluindo a assistência em formação.

O auxílio, no montante de 9,4 milhões de libras esterlinas, deveria ser notificado ao abrigo do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis. Uma vez que existe um importante comércio intracomunitário de carros desportivos de luxo, as medidas de auxílio que cobrem parte dos custos de investimento suportados pela empresa ameaçam claramente distorcer a concorrência entre os produtores de veículos e afectar o comércio comunitário, na acepção do nº 1 do artigo 92º do Tratado CE e do nº 1 do artigo 62º do Acordo EEE.

Uma vez que os cursos de formação ministrados pelo Training and Enterprise Council consistem inteiramente em cursos genéricos não especificamente dirigidos ao sector automóvel, que veiculam conhecimentos profissionais de carácter geral que poderão ser aplicados noutras empresas ou noutros sectores industriais, a prestação de assistência a nível da formação até ao montante de 1,8 milhões de libras esterlinas não constitui um auxílio estatal na acepção do nº 1 do artigo 92º do Tratado CE nem do nº 1 do artigo 62º do Acordo EEE.

Uma vez que o custo do projecto excede 12 milhões de ecus, o auxílio proposto deve ser analisado ao abrigo do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis, que reconhece a contribuição valiosa para o desenvolvimento regional que pode resultar do investimento nas instalações de produção de veículos automóveis ou de motores em áreas desfavorecidas.

As fábricas da Jaguar e da Ford, onde será realizado o plano de investimento objecto do auxílio, situam-se em Birmingham, Coventry (Região Intermédia) e Liverpool. Todas estas regiões se debatem com graves problemas económicos e sociais, registando nomeadamente níveis elevados e crescentes de desemprego, devidos à contracção de outros sectores industriais, que se agravou durante o ano de 1993 na sequência de despedimentos na fábrica da Leyland DAF em Birmingham e na da British Coal em Coventry.

Espera-se que os planos de investimentos propostos contribuam para a manutenção de 883 postos de trabalho até 1998. Assim, o projecto contribui consideravelmente

para a manutenção do emprego nestas regiões vítimas de um desemprego crescente, ajudando a ultrapassar as suas limitações estruturais. Sem a concessão do auxílio, este projecto não se poderia realizar, agravando-se desta forma a tendência negativa em relação ao desemprego, uma vez que a principal localização alternativa estudada pela Ford se situa nos Estados Unidos da América. Sem a realização do projecto X 100, seria igualmente improvável que a Jaguar UK tivesse um funcionamento viável a longo prazo, uma vez que as suas perspectivas relativamente ao novo modelo Jaguar seriam remotas. A intensidade do auxílio situa-se bastante abaixo dos limites previstos para auxílios com finalidade regional, estando fixados em 30 % ESL relativamente a Castle Bromwich e Halewood e em 20 % ESL relativamente a Coventry.

Contudo, tal como salientado no Enquadramento dos auxílios estatais ao sector dos veículos automóveis, ao avaliar as propostas de concessão de auxílios com finalidade regional no sector automóvel, a Comissão deverá apreciar os benefícios em termos de desenvolvimento regional em contraposição com eventuais efeitos adversos sobre o sector no seu conjunto, tais como a criação de um excesso de capacidade significativo. Por conseguinte, a Comissão deverá assegurar-se de que o auxílio é proporcional aos problemas que procura resolver, de forma a não gerar distorções de concorrência injustificadas.

No que diz respeito aos efeitos prováveis sobre o sector da indústria automóvel comunitária no seu conjunto, deverá assinalar-se que, como explicado *supra*, a Jaguar não aumenta a sua capacidade ao introduzir a série X 100. Por conseguinte, poder-se-á concluir que, apesar de o mercado automóvel europeu estar a atravessar actualmente graves problemas de excesso de capacidade, o projecto em análise não terá efeitos negativos sobre o sector no seu conjunto na Comunidade, já que não contribui para a criação de excesso de capacidade na produção de automóveis.

A Comissão efectuou uma análise comparativa custos-benefícios do plano de investimento da Jaguar, com vista a determinar em que medida o auxílio proposto ao abrigo do regime RSA é proporcional aos problemas regionais que procura solucionar. Esta análise tentou, em primeiro lugar, identificar todos os custos adicionais e os benefícios decorrentes para a Jaguar da sua decisão de situar a produção da nova série X 100 em Birmingham, Coventry e Merseyside e não numa região central não assistida, identificando assim as limitações específicas da região com que o investidor se debate. A análise centrou-se nos custos de investimento e de funcionamento adicionais durante os três primeiros anos de funcionamento.

O resultado da análise da Comissão, que se baseia em grande medida em dados apresentados pela Jaguar e transmitidos pelas autoridades britânicas, é que as limitações regionais líquidas que a Jaguar e a Ford enfrentam ao investirem em Castle Bromwich, Browns Lane e Halewood são avaliadas em 10,3 % do investimento elegível em termos de valores descontados. A intensidade do auxílio proposto, de 11,9 % ESB, excede este valor em 1,6 % do investimento.

Contudo, ao abrigo do enquadramento, é política da Comissão considerar que o auxílio não necessita de ser estritamente limitado aos custos líquidos suplementares que o investidor enfrenta numa região desfavorecida, se o investimento não conduzir a problemas sectoriais. Nes-

ses casos, é possível aprovar uma sobrecompensação dessas desvantagens como incentivo suplementar para o investidor se instalar na região assistida: este é o chamado auxílio complementar. Uma vez que o investimento em análise não conduz a um aumento da capacidade de produção de automóveis da Jaguar e que não contribui para agravar problemas sectoriais, a Comissão poderá aprovar o auxílio regional no montante de 9,4 milhões de libras esterlinas proposto à empresa na sua totalidade.

Em conclusão, o auxílio regional proposto pelas autoridades do Reino Unido à Jaguar Cars Limited é compatível com o nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado CE e

com o nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE, uma vez que respeita os critérios relativos aos auxílios com finalidade regional estabelecidos no enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis.

Assim, com base no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado CE e no nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE, a Comissão decidiu não levantar quaisquer objecções relativamente à proposta das autoridades do Reino Unido de concederem um auxílio regional no montante de 9,4 milhões de libras esterlinas, desde que as condições de auxílio notificadas sejam respeitadas.

Autorização de auxílios concedidos pelos Estados no âmbito das disposições dos artigos 92º e 93º do Tratado CE

A respeito dos quais a Comissão não levanta objecções

(94/C 201/04)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Data de adopção: 29. 9. 1993

Estado-membro: Alemanha (Bade-Vurtemberg)

Número do auxílio: N 549/93

Título: auxílio de emergência (Aluminium Gießerei Villingen GmbH)

Objectivo: manter a empresa em funcionamento durante o processo de avaliação da compatibilidade de um projecto de auxílio à reestruturação (C 29/93) (JO nº C 306 de 12. 11. 1993)

Base legal: Wirtschaftsförderungsprogramm Baden-Württemberg

Orçamento: garantia a um empréstimo com base em condições comerciais

Duração: duração do processo C 29/93

Data de adopção: 16. 3. 1994

Estado-membro: Espanha (País Basco)

Número do auxílio: N 10/94

Título: siderurgia CECA e não CECA; nº 2 do artigo 1º e nº 2 do artigo 6º; e nº 1 do artigo 4º da Decisão 3855/91/CECA da Comissão e nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado CEE

Objectivo: participação até 15 % (1 005 milhões de pesetas espanholas) no capital social de uma nova empresa, a GSB (que agrupa a PESA e a Aforasa)

Auxílios sociais associados aos encerramentos (150 milhões de pesetas espanholas)

Data de adopção: 29. 3. 1994

Estado-membro: França

Número do auxílio: N 89/94

Título: auxílio ao apoio em consultoria

Objectivo: encorajar as empresas a obterem ajuda de consultores independentes para melhorarem os seus resultados (beneficiários: empresas independentes com 500 trabalhadores no máximo)

Orçamento: cerca de 800 milhões de francos franceses (122 milhões de ecus) por ano

Intensidade do montante do auxílio: normalmente até 50 %, limitados a pagamentos em numerário

Duração: cinco anos 1994/1998

Data de adopção: 6. 4. 1994

Estado-membro: Alemanha (ex-RDA - Land de Brandeburgo)

Número do auxílio: N 14/93

Título: auxílios regionais aos investimentos a favor da «TTR Thyssen-Rohstoff-Recycling GmbH», Berlim Oriental

Objectivo: projecto de investimentos para a criação de capacidades suplementares de reciclagem de sucata

Base legal:

- a) Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur
- b) Investitionszulagengesetz

Orçamento:

- a) 7 730 000 marcos alemães
- b) 2 361 000 marcos alemães

Duração: *ad hoc*

Condições: relatório anual