

**DECISIÓN DE LA COMISIÓN****de 7 de mayo de 2002****relativa a la ayuda estatal que España tiene previsto ejecutar en favor de Ford España SA***[notificada con el número C(2002) 1803]***(El texto en lengua española es el único auténtico)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2002/899/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero 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,

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, de conformidad con los citados artículos <sup>(1)</sup>,

Considerando lo siguiente:

**I. PROCEDIMIENTO**

- (1) Por carta de 15 de diciembre de 2000, registrada el 18 de diciembre de 2000, España notificó a la Comisión un plan de concesión de una ayuda regional a Ford España SA. La Comisión pidió más información el 7 de febrero de 2001. Después de solicitar, el 14 de febrero, una prórroga del plazo previsto para el envío de la respuesta, las autoridades españolas presentaron la información adicional el 2 de abril de 2001.
- (2) Por carta de 6 de junio de 2001 la Comisión informó a España de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado con respecto a esta ayuda, ya que existían dudas sobre la compatibilidad de la ayuda con el mercado común.
- (3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* <sup>(2)</sup>. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda en cuestión.
- (4) La Comisión no recibió observaciones al respecto por parte de los interesados.
- (5) El 24 y 26 de octubre de 2001 la Comisión visitó las plantas de Almusafes (Valencia) y Bridgend (Reino Unido) y el 12 de noviembre solicitó información adicional.

Después de solicitar, el 19 de noviembre, una prórroga del plazo fijado para la respuesta, las autoridades españolas presentaron la información adicional el 14 de enero de 2002.

**II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA**

El proyecto I4

- (6) La ayuda prevista se concedería a Ford España, SA (en lo sucesivo «Ford»), una filial del grupo automovilístico Ford Motor Company Inc. El proyecto notificado se refiere a la producción de un motor denominado I4, que nunca ha sido producido en Europa. El I4 es un motor de 4 cilindros y 16 válvulas, con versiones de 1,8; 2,0 y 2,3 litros. Posteriormente se desarrollarán las versiones de 2,5 litros y diesel. Entre otros, los modelos Focus y el nuevo Mondeo utilizarán este motor a partir de 2003.
- (7) Según los planes de empresa, la producción del motor I4 en Almusafes reemplazará a la producción de los motores HCS y Zetec, más pequeños. El primero irá desapareciendo progresivamente debido a su obsolescencia y la producción del segundo se concentrará en la fábrica del grupo en Bridgend (Reino Unido).
- (8) La capacidad de producción será de 700 000 motores I4 al año, con una reducción de la capacidad total de la planta de Almusafes de 330 000 unidades anuales de 2000 a 2004. Una reducción similar debería producirse en todo el grupo mediante un aumento de la capacidad en Bridgend y una disminución en la de Colonia (Alemania). El 79 % de los motores producidos en Almusafes se exportarán a plantas del grupo Ford en Alemania y en Suecia.
- (9) El plan de inversión cubre un período de tres años, desde agosto de 2000 a agosto de 2003.
- (10) Las autoridades españolas afirman que las tecnologías empleadas en la planta actual no permiten la producción del I4 por lo que sería necesario desmontar las líneas de

<sup>(1)</sup> DO C 219 de 4.8.2001, p. 14.

<sup>(2)</sup> Véase la nota 1.

producción existentes, modificar radicalmente las de producción de componentes y transformar la planta de fabricación.

Base jurídica; importe de la inversión y de la ayuda

- (11) La ayuda notificada, bajo forma de ayuda a la inversión directa, se concede con arreglo al sistema previsto por el Real Decreto 2489/1996, de 5 de diciembre <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>, por el que se modifica el Real Decreto 883/1989, de 14 de junio, de delimitación de la zona de promoción económica de la Comunidad Valenciana <sup>(5)</sup>, adoptado en aplicación de la Ley 50/1985, de 27 de diciembre <sup>(6)</sup> y del Real Decreto 1535/1987, de 11 de diciembre <sup>(7)</sup>, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo.
- (12) Ford se propone invertir 334 460 000 euros, de los cuales 297 990 000 euros son considerados como inversión subvencionable por las autoridades españolas (valor real 277 320 000 euros, tomando como año de base el 2000 y con un índice de actualización del 5,7 %). La ayuda propuesta asciende, en valor real, a un equivalente bruto de subvención de 15 740 000 euros.

### III. COMENTARIOS DE ESPAÑA

- (13) El 13 de julio de 2001 las autoridades españolas enviaron sus comentarios a la incoación del procedimiento y presentaron información adicional el 14 de enero de 2002. La Comisión ha tomado estas observaciones en consideración.
- (14) En sus comentarios, las autoridades españolas reafirman que el proyecto es móvil y que Ford consideró seriamente el emplazamiento alternativo de Bridgend. En su carta de 14 de enero de 2002 las autoridades españolas adjuntan documentos adicionales en apoyo de esta alegación.
- (15) En segundo lugar, en sus comentarios de 13 de julio de 2001 las autoridades españolas reafirman que el proyecto debe ser considerado como una transformación e invitan a la Comisión a visitar la planta de Almusafes para verificar la transformación en curso de las líneas de producción.
- (16) En tercer lugar, las autoridades españolas afirman que el importe que puede acogerse a la ayuda es de 297 990 000 euros (49 582 millones de pesetas españolas) en valor nominal. En su carta de 14 de enero de 2002 las autoridades españolas desglosan detalladamente la maquinaria afectada y los importes de la inversión.

(17) En cuarto lugar, las autoridades españolas no consideran que sea necesario un análisis de costes y beneficios para evaluar el caso, ya que la intensidad de la ayuda es inferior al 20 % del límite máximo regional pertinente. Este es el límite por debajo del cual dicho análisis no es requerido por las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor <sup>(8)</sup> (en lo sucesivo, «las Directrices»), ya que los mapas regionales 2000-2006 presentan límites más bajos que los del período 1994-1999.

(18) Las autoridades españolas afirman que aunque el límite máximo de ayuda regional para la región de Valencia aumentó con los nuevos mapas del 30 % hasta un 37 %, los límites máximos totales en España disminuyeron y que, por lo tanto, no se requiere ningún análisis de costes y beneficios si la intensidad de la ayuda del proyecto es inferior al 20 % del límite máximo regional.

(19) Además, las autoridades españolas afirman que el análisis presentado a la Comisión no estaba destinado a verificar la proporcionalidad de la ayuda sino exclusivamente a reforzar el argumento de que se consideró efectivamente una alternativa económicamente viable al proyecto.

(20) En quinto lugar, las autoridades españolas aclararon las dudas expresadas por Comisión sobre el análisis de costes y beneficios anejo a la notificación.

(21) Con respecto a los costes de equipo y maquinaria, las autoridades españolas afirman que la mayor distancia existente entre Almusafes y los proveedores solamente se indicó en la notificación como inconveniente menor y que sus efectos económicos no serían importantes. En cuanto a la mayor obsolescencia de la planta de Almusafes, esta es la razón por la que una transformación de las líneas existentes sería necesaria. Las líneas más modernas de Bridgend habrían requerido una intervención menos radical y, por lo tanto, costes de transformación inferiores. En su carta de 14 de enero de 2002 las autoridades españolas desglosan en detalle los costes de inversión en mecanización en Almusafes y Bridgend.

(22) Con respecto a los costes de transporte, las autoridades españolas proporcionaron información adicional sobre el cálculo de los costes de envío de los motores acabados a las fábricas de montaje de destino, incluidos los datos originales de Ford que se utilizaron para calcular los costes presentados en el análisis de costes y beneficios.

<sup>(3)</sup> BOE nº 21 de 24.1.1997, p. 2405.

<sup>(4)</sup> Asunto N 463/94, aprobado por la Comisión mediante carta de 7 de septiembre de 1995 (DO C 25 de 31.1.1996, p. 3).

<sup>(5)</sup> BOE nº 171 de 19.7.1989, p. 22874.

<sup>(6)</sup> BOE nº 3 de 3.1.1986, p. 790.

<sup>(7)</sup> BOE nº 299 de 15.12.1987, p. 36729.

<sup>(8)</sup> DO C 279 de 15.9.1997, p. 1 (Prorrogada su validez en el DO C 368 de 22.12.2001, p. 10).

- (23) En lo relativo a los costes de despido, las autoridades españolas afirman que si el proyecto no se materializase en Almusafes la planta española [...](\*). Sin embargo, la empresa no ha considerado los costes relativos de despido al estudiar los emplazamientos alternativos.
- (24) En lo tocante a los tipos de cambio utilizados en el análisis, las autoridades españolas afirman que son los determinados por Ford para sus estudios internos. Esto se considera legítimo puesto que el análisis no se presentó para probar la proporcionalidad de la ayuda propuesta, sino para demostrar la viabilidad económica del emplazamiento alternativo.
- (25) Con respecto al tipo de descuento de referencia, las autoridades españolas han facilitado un análisis de costes y beneficios, en el que las cifras se actualizan con un tipo de descuento del 5,7 %.
- (26) Con respecto a la capacidad de producción del grupo Ford en el período 2000-2005, las autoridades españolas han proporcionado información tanto para motores como para coches, incluyendo también las marcas del Premier Automotive Group y de Volvo.
- (29) La ayuda en cuestión está destinada a Ford, empresa que fabrica y monta automóviles. La empresa forma parte, por lo tanto, del sector de los vehículos de motor a efectos de las Directrices.
- (30) Las Directrices especifican que las ayudas que los poderes públicos prevean conceder a un proyecto individual en virtud de un régimen de ayudas autorizado en beneficio de una empresa del sector de los vehículos de motor deben, de conformidad con el apartado 3 del artículo 88 del Tratado, notificarse previamente siempre que se supere por lo menos uno de los siguientes umbrales: 1) un importe total del proyecto igual a 50 millones de euros; 2) un importe bruto total de las ayudas del Estado y de las ayudas procedentes de instrumentos comunitarios de un importe igual a 5 millones de euros. Tanto el coste total del proyecto como el importe de la ayuda sobrepasan los umbrales de notificación. Así pues, al notificar la ayuda propuesta en beneficio de Ford, las autoridades españolas han cumplido los requisitos del apartado 3 del artículo 88 del Tratado.
- (31) En virtud de las Directrices, la Comisión debe velar de que la ayuda concedida sea tanto necesaria para la realización del proyecto, como proporcional a la gravedad de los problemas que se proponga solucionar. Ambos requisitos, necesidad y proporcionalidad, deben cumplirse para que la Comisión autorice una ayuda estatal en el sector de los vehículos de motor.

#### IV. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

- (27) La medida notificada por España en favor de Ford constituye una ayuda estatal a efectos del apartado 1 del artículo 87 del Tratado al ser financiada por el Estado o mediante fondos estatales. Además, como constituye una proporción significativa de la financiación del proyecto, la ayuda puede falsear la competencia en la Comunidad, dando a Ford una ventaja sobre los competidores que no reciben ayuda. Finalmente, el hecho de que la mayoría de los motores fabricados en Almusafes sean exportados a otros países europeos e instalados en vehículos vendidos por toda Europa, demuestra que existe un importante comercio de automóviles entre los Estados miembros.
- (28) El apartado 2 del artículo 87 del Tratado enumera determinados tipos de ayudas 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 observa que el proyecto está situado en la región de Valencia, que puede acogerse a las ayudas citadas en la letra a) del apartado 3 del artículo 87, con un límite regional máximo del 37 % del equivalente neto de subvención para las grandes empresas.
- (32) Con arreglo al punto 3.2. a) de las Directrices, para demostrar la necesidad de una ayuda regional, la empresa beneficiaria debe demostrar claramente que cuenta con una alternativa viable económicamente para la implantación de su proyecto. Si ningún emplazamiento industrial del grupo, nuevo o 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.
- (33) La Comisión, con la ayuda de un experto externo en la industria del automóvil, ha evaluado la documentación proporcionada por España con vistas a establecer si el proyecto es móvil. Los documentos facilitados con la carta de 14 de enero de 2002 prueban que en 1998 Ford llevó a cabo un estudio para elegir un emplazamiento en Europa para la producción del motor I4. El estudio incluye un análisis comparativo de las plantas de Colonia, Bridgend y Almusafes. Los documentos fechados en junio de 1999 indican que Valencia y Bridgend eran las zonas más convenientes para el proyecto y que la elección final debería hacerse entre ambos emplazamientos. Durante la visita a la planta de Bridgend el 26 de octubre de 2001 la Comisión pudo verificar que la planta tiene capacidad técnica para recibir el proyecto.

(\*) Secreto comercial.

Los comunicados de prensa oficiales muestran que la decisión de producir los motores en Valencia se anunció el 12 de noviembre de 1999.

- (34) La ayuda regional destinada a modernización y racionalización, que no es generalmente móvil, no está autorizada en el sector de los vehículos de motor. Sin embargo, una transformación que implique un cambio radical de las estructuras de producción en el emplazamiento existente podría acogerse a dicha ayuda. Durante la visita a la instalación de Almusafes, el 24 de octubre de 2001, la Comisión pudo verificar la considerable inversión en maquinaria necesaria para cambiar la producción al motor I4, que es completamente diferente al modelo Zetec producido en la misma fábrica. La inversión requirió una paralización completa de la producción del antiguo motor Zetec, el desmontaje de las líneas y la introducción de máquinas completamente nuevas o ampliamente modificadas.
- (35) Basándose en estos elementos, la Comisión concluye que el proyecto es una transformación que presenta un carácter móvil y por lo tanto puede acogerse a la ayuda regional, dado que la ayuda es necesaria para atraer la inversión a la región asistida.
- (36) Con respecto a los costes subvencionables, la Comisión observa que los costes considerados subvencionables por las autoridades españolas ascienden a 297 990 000 euros en valor nominal. Los costes subvencionables comunicados incluyen [...] euros de inversión en maquinaria, de los que [...] euros tienen lugar en zonas españolas asistidas. La Comisión observa que, con arreglo a las Directrices, la elegibilidad de la ayuda es definida por el sistema regional aplicable en la región asistida de que se trate. Además, los costes de maquinaria no pueden considerarse subvencionables para la ayuda si tienen lugar en áreas no asistidas.
- (37) La Comisión observa que el sistema aprobado <sup>(9)</sup>, que proporciona la base jurídica para la medida, autoriza la ayuda a proyectos en la medida en que cumplan los requisitos tanto sobre zonas como sobre límites máximos determinados en los mapas regionales españoles. La Comisión concluye que la inversión que Ford se propone llevar a cabo fuera de España no puede considerarse como una inversión subvencionable con arreglo a las Directrices. Por lo tanto, solamente [...] euros de inversión en maquinaria pueden considerarse como costes subvencionables. Los costes subvencionables totales para el proyecto ascienden a 234 620 000 euros en términos nominales y su valor real asciende a 217 439 000 euros.
- (38) Con arreglo al punto 3.2.c) de las Directrices, la Comisión debe velar por que la ayuda prevista sea proporcional a los problemas regionales a cuya resolución pretende contribuir. Por este motivo la Comisión requiere

un análisis de costes y beneficios, a menos que la intensidad de la ayuda sea muy pequeña. Este criterio se justifica porque un proyecto móvil situado en una región asistida siempre tiene sus desventajas.

- (39) La Comisión observa que las autoridades españolas consideran que una intensidad de ayuda del 20 % es el límite por debajo del cual el análisis de costes y beneficios no se requiere en el presente caso porque los límites regionales máximos totales en España disminuyeron con los mapas 2000-2006. Sin embargo, la Comisión señala que las Directrices hacen referencia al límite regional máximo de la región en donde la inversión tiene lugar y no a una media nacional de diversos límites regionales. El límite regional máximo para la región de Valencia es más alto con los nuevos mapas regionales (37 %) que con los antiguos (30 %). En estos casos, según las Directrices, el límite bajo el cual no se requiere el análisis de costes y beneficios se fija en una intensidad de ayuda del 10 %.
- (40) Por lo tanto, la Comisión concluye que, dado que el análisis de costes y beneficios presentado a la misma no estaba destinado en principio a verificar la proporcionalidad de la ayuda, la intensidad máxima permisible para la inversión en la región de Valencia asciende al 10 % del límite regional del 37 %, es decir, a un equivalente neto de subvención del 3,7 %, que corresponde a un equivalente bruto de subvención del 5,11 %.
- (41) No obstante, la Comisión ha analizado, con ayuda del experto externo, los elementos del análisis de costes y beneficios presentado por las autoridades españolas para verificar si está probada la proporcionalidad de la ayuda de conformidad con las normas establecidas en las Directrices.
- (42) La Comisión observa que el análisis presentado por las autoridades españolas indica una desventaja neta de 29 900 000 euros para Almusafes en comparación con Bridgend. Por lo tanto, el «índice de desventaja regional» del proyecto recogido en el análisis de costes y beneficios es del 10,77 %.
- (43) La Comisión observa que las autoridades españolas utilizan en el análisis de costes y beneficios previsiones de tipo de cambio correspondientes a los cálculos utilizados por Ford de [...] libras esterlinas/euros ([...] pesetas españolas/libras esterlinas) para el año 2000; [...] libras esterlinas/euros ([...] pesetas españolas/libras esterlinas) para 2001; y [...] libras esterlinas/euros ([...] pesetas españolas/libras esterlinas) para los años 2002 a 2005.
- (44) Sin embargo, la práctica establecida de la Comisión al evaluar el análisis de costes y beneficios es utilizar, siempre que sea posible, los índices históricos en el momento de adopción de las decisiones de localización. Solamente si el momento de decisión sobre el emplazamiento no es comprobable o si todavía no se hubiera

<sup>(9)</sup> Véase el considerando 11.

tomado ninguna decisión, el índice aplicable es el del momento de notificación. La práctica de la Comisión se explicó a las autoridades españolas después de la notificación del proyecto. En el presente caso, el momento de la decisión puede establecerse en noviembre de 1999 y el tipo de cambio era en esa época de 0,637 libras esterlinas/euros <sup>(10)</sup>.

- (45) La Comisión observa que los tipos de cambio utilizados por las autoridades españolas implican que el valor del euro (y de la peseta) con respecto a la libra es mayor en los años pertinentes que con arreglo a la práctica de la Comisión. La Comisión observa asimismo que los tipos utilizados por las autoridades españolas son, respectivamente, un [...] y un [...] superiores a los valores históricos en los años 2000 y 2001 y que la fuerte devaluación prevista de la libra no se produjo en los últimos años.
- (46) La Comisión observa que el valor inferior estimado atribuido a la libra por las autoridades españolas tiene el efecto de que los costes del emplazamiento alternativo de Bridgend sean inferiores a los resultantes de la práctica de la Comisión. La Comisión ha calculado que, aplicando el tipo de cambio de 0,637 libras esterlinas/euros a los costes de funcionamiento, la desventaja regional de Almusafes se reduce de los 29 900 000 euros notificados a 15 210 000 euros (el 7 % de equivalente bruto de subvención de los costes subvencionables).
- (47) En lo relativo a los costes para equipo y maquinaria, la Comisión, con ayuda del experto externo, pudo verificar que las máquinas existentes en Almusafes son más viejas y menos flexibles que las de Bridgend. La instalación de Bridgend podría haber sido adaptada a la producción del motor I4 con menos transformación de las líneas existentes y, por lo tanto, con una inversión de capital más baja. Sin embargo estos elementos no bastan para justificar la totalidad de la diferencia del 17 % en los costes de inversión entre ambas instalaciones.
- (48) En este sentido, la Comisión observa que los costes de inversión en Bridgend resultan artificialmente bajos a causa de las suposiciones sobre el tipo de cambio. El desglose de la inversión facilitado por las autoridades españolas el 14 de enero de 2002 parte de la base de un euro un 25 % más fuerte con respecto al dólar estadounidense y un 18 % con respecto a la libra esterlina, de lo que realmente fue en noviembre de 1999. Esto da como resultado disminuir todos los costes de inversión no efectuados en euros, lo que ocurriría en mayor medida en el emplazamiento alternativo de Bridgend. Asumiendo cautamente que la utilización del tipo de cambio correcto aumentaría los costes de maquinaria y equipo en Bridgend en solamente un 7 %, la desventaja regional se reduciría hasta 2 870 000 euros (o sea, al 1,04 % de equivalente bruto de subvención de los costes subvencionables).
- (49) En lo tocante a los costes de transporte la Comisión observa que los cálculos internos originales llevados a cabo por Ford (que utiliza el dólar estadounidense como moneda de referencia) indican una ligera ventaja (de alrededor del 2,5 % por motor, por término medio) de los costes de transporte unitarios en Almusafes. Esto supondría una ventaja de aproximadamente 370 000 euros anuales, que no se han incluido en el análisis de costes y beneficios. La Comisión observa igualmente que la ventaja para Almusafes habría sido más alta si el tipo de cambio utilizado en los cálculos fuera el del momento de la decisión de inversión.
- (50) En lo relativo a los costes de los despidos, la Comisión acepta que incluso sin el proyecto I4 los excedentes habrían sido limitados al continuar con la producción del motor Zetec. No obstante la Comisión no está en condiciones de evaluar los costes adicionales derivados de los [...] despidos potenciales indicados en la carta de 14 de enero de 2002, pues las autoridades españolas han afirmado que Ford no los consideró al estudiar los emplazamientos alternativos. La Comisión observa sin embargo que, si tales costes se hubieran considerado, habrían aumentado los costes de ejecutar el proyecto en Bridgend y por lo tanto habrían disminuido más la desventaja de costes de Almusafes.
- (51) Finalmente, la Comisión ha considerado en su análisis la cuestión del ajuste regional. Tal ajuste está autorizado con la condición de que la inversión no incremente los problemas de capacidad existentes en la industria de vehículos de motor. Las autoridades españolas han facilitado documentación que muestra que la capacidad del grupo Ford en el Espacio Económico Europeo y en los países de la Europa central y oriental disminuirá en el período 2000 a 2005, tanto con respecto a los motores como a los vehículos. De conformidad con las Directrices, el proyecto tendría unos efectos mínimos sobre la competencia y la intensidad de la desventaja resultante del análisis de costes y beneficios se vería incrementada en cuatro puntos porcentuales.
- (52) Basándose en la información presentada y en las anteriores, la Comisión concluye que los elementos del análisis de costes y beneficios presentado por las autoridades españolas no prueban que Almusafes sufriría una desventaja regional superior al 5,11 % de equivalente bruto de subvención de los costes subvencionables, incluso tomando en consideración un factor positivo de ajuste regional de cuatro puntos porcentuales. Por esta razón concluye que una intensidad de la ayuda superior a la intensidad para la cual no se requiere un análisis de costes y beneficios con arreglo a las Directrices no sería compatible con el mercado común.
- (53) La Comisión calcula la ayuda máxima que puede concederse a Ford para el proyecto en cuestión en un equivalente bruto de subvención del 5,11 % de los costes sub-

<sup>(10)</sup> Fuente: EUROSTAT.

vincionables totales de 217 439 000 euros a precios de 2000 (índice de actualización del 5,7 %). Tal importe máximo de ayuda es por lo tanto de 11 111 146 euros de equivalente bruto de subvención a precios de 2000 (índice de actualización del 5,7 %).

#### V. CONCLUSIONES

- (54) La Comisión concluye que la ayuda al proyecto en cuestión es compatible con el mercado común en la medida en que no sobrepase el equivalente bruto de subvención del 5,11 % de la inversión subvencionable de 217 439 000 euros al valor actual y tomando como base el año 2000, con un índice de actualización del 5,7 %. El importe máximo de la ayuda que puede concederse es igual a 11 111 146 euros en valor actual.
- (55) Cualquier otra ayuda estatal adicional para los proyectos de inversión en cuestión es incompatible con el mercado común.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

La ayuda estatal que España tiene previsto ejecutar en favor de Ford España SA para el proyecto relativo a la producción del nuevo motor I4 es compatible con el mercado común con arreglo a lo dispuesto en la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, hasta una intensidad máxima de equivalente bruto de subvención del 5,11 % de la inversión subvencion-

ble, que asciende a 217 439 000 euros, con un índice de actualización del 5,7 % (tomando como base el año 2000).

Por tanto, se autoriza la ejecución de esta ayuda, que no superará el importe de 11 111 146 euros, con un índice de actualización del 5,7 % (tomando como base el año 2000).

#### Artículo 2

Cualquier otra ayuda estatal distinta de la mencionada en el artículo 1, que España prevea conceder a Ford España SA para el proyecto relativo a la producción del nuevo motor I4 será incompatible con el mercado común.

#### Artículo 3

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

#### Artículo 4

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

Hecho en Bruselas, el 7 de mayo de 2002.

*Por la Comisión*

Mario MONTI

*Miembro de la Comisión*