

II

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

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 27 de julio de 1994

relativa a las ayudas a la inversión del grupo Volkswagen en los nuevos Estados federados

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(94/1068/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 93,

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

Tras haber dado a los interesados, de conformidad con dichos artículos, la oportunidad de presentar sus observaciones sobre el presente asunto ⁽¹⁾,

Considerando lo que sigue:

I

Por carta de 14 de enero de 1992, la Comisión informó a Alemania de la Decisión, de 18 de diciembre de 1991, de incoar un procedimiento con arreglo al apartado 2 del artículo 93 del Tratado con respecto a las ayudas que Alemania proyectaba conceder al grupo Volkswagen para realizar inversiones en los nuevos Estados federados.

Cuando se incoó el procedimiento, la Comisión manifestó que albergaba serias dudas sobre la compatibilidad de las ayudas con el artículo 92 del Tratado, y ello por las siguientes razones:

- las ayudas no se habían notificado a la Comisión con arreglo al apartado 3 del artículo 93 del Tratado, y en aquel momento se desconocía aún cuál sería su importe;

- aparentemente, la intensidad de las ayudas era elevada, y se proyectaba una ampliación considerable de la capacidad, que podía falsear indebidamente la competencia en el mercado europeo de vehículos de motor;

- no se justificaba suficientemente por qué se concedían, junto a unas ayudas regionales bastante elevadas, otras ayudas indirectas a la inversión y ayudas temporales de funcionamiento de la Treuhandanstalt en conexión con los problemas económicos y estructurales de los nuevos estados federados; la intensidad total de estas ayudas podía resultar desproporcionadamente elevada e infringir lo dispuesto en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor.

II

Mediante cartas de 19 de septiembre de 1990, 14 de diciembre de 1990 y 14 de marzo de 1991, la Comisión solicitó la notificación, con arreglo a las Directrices sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor, de todas las ayudas concedidas para las demás inversiones de Volkswagen AG en los nuevos estados federados, indicando que dichas ayudas debían ser notificadas a la Comisión y autorizadas por ésta antes de su concesión.

Mediante carta de 29 de mayo de 1991, Alemania declaró que las Directrices comunitarias no eran vinculantes en los nuevos Estados federados en el período comprendido entre el 1 de enero de 1991 y el 31 de marzo de 1991, ya que habían expirado a finales de 1990. Para que la Comisión hubiera podido prorrogar la vigencia de las Directrices en diciembre de 1990, habría sido preciso el consentimiento oficial del Gobierno

⁽¹⁾ DO n° C 68 de 17. 3. 1992, p. 14.

alemán o una decisión formal de la Comisión en un procedimiento con arreglo al apartado 2 del artículo 93. Puesto que estas ayudas fueron aprobadas antes del 31 de marzo de 1991, la Comisión únicamente habría podido evaluarlas conforme al programa de ayudas regionales autorizado para los nuevos Estados federados ⁽¹⁾.

La Comisión no podía aceptar la postura jurídica de Alemania, y ello por las siguientes razones:

- Alemania no se opuso a la Decisión 90/381/CEE de la Comisión de 21 de febrero de 1990 por la que se modifican los regímenes alemanes de ayudas al sector del automóvil ⁽²⁾, cuya aplicación no estaba limitada en el tiempo; por lo tanto, la prórroga de las citadas Directrices por la Comisión en diciembre de 1990 no afectó a la obligación de notificar las ayudas;
- Alemania no se opuso ni reaccionó en modo alguno frente a la prórroga de las Directrices, por lo que la Comisión tenía motivos para presumir que las respetaría;
- cuando se autorizó la ampliación de los programas de ayudas regionales vigentes a los nuevos Estados federados [SG(91)D/12002 de 9 de enero de 1991], la Comisión estableció que las directrices comunitarias debían ser respetadas. Por lo tanto, el decimonoveno Programa conjunto de ayudas del Gobierno federal y los Estados federados [publicado por el Gobierno alemán en julio de 1991 y autorizado mediante carta SG(90)D/27707 de 2 de octubre de 1991] se aplica también a los nuevos Estados federados. También en este contexto era obligatoria la notificación de las ayudas al sector de los vehículos de motor.

La Comisión calificó las ayudas de no notificadas, ya que las autoridades alemanas las habían autorizado antes de que la Comisión diera su aprobación ⁽³⁾.

La decisión de incoar el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 se basó en un primer examen detallado de las cartas del Gobierno alemán de 16 de septiembre de 1991 y 10 de diciembre de 1991, así como en varias reuniones de los representantes de la Comisión con las autoridades alemanas.

En su carta de 14 de enero de 1992, la Comisión no sólo solicitaba al Gobierno alemán que presentara en el plazo de un mes sus observaciones sobre la incoación del procedimiento del apartado 2 del artículo 93 en el asunto Volkswagen, sino que le emplazaba también a confirmar, en el plazo de diez días laborables, la suspensión de todo desembolso de las ayudas concedidas a Volkswagen para sus inversiones en Mosel, Chemnitz Eisenach. En caso de que no se recibiera dicha confirmación dentro del plazo

previsto, la Comisión se reservaba el derecho de adoptar una decisión provisional de suspensión del desembolso de toda ayuda estatal (véase la carta dirigida por la Comisión a todos los Estados miembros el 4 de marzo de 1992).

III

Por carta de 29 de enero de 1992, el Gobierno alemán se declaró dispuesto a suspender el desembolso de las ayudas hasta que concluyera el procedimiento del apartado 2 del artículo 93. Mediante carta de 31 de marzo de 1992, Alemania presentó sus observaciones sobre la carta de la Comisión de 14 de enero de 1992.

Por carta de 24 de abril de 1992, la Comisión solicitó nuevos datos al Gobierno alemán, la Treuhand y Volkswagen, con objeto de concluir la investigación de este asunto.

Estos datos se obtuvieron y fundamentaron en una reunión bilateral celebrada el 28 de abril de 1992. La Comisión volvió a plantear las mismas preguntas en sus cartas de 14 de mayo, 5 de junio, 21 de agosto y 17 de noviembre de 1992. Las autoridades alemanas respondieron a cada una de estas preguntas en sus cartas de 20 de mayo, 3 de junio, 12 de junio, 20 de julio, 29 de julio, 8 de septiembre, 25 de septiembre, 2 de octubre, 16 de octubre, 21 de octubre, 4 de noviembre y 25 de noviembre de 1992. Volkswagen completó estos datos mediante cartas a la Comisión de 15 de junio y 30 de octubre de 1992 y 12 y 20 de enero de 1993. Los servicios competentes de la Comisión comentaron todos estos datos con las autoridades alemanas y con Volkswagen; estas conversaciones tuvieron lugar los días 16 de junio, 9 de septiembre, 12 de octubre, 16 de octubre y 3 de diciembre de 1992 y 8 y 11 de enero de 1993.

Cuando, a principios de enero de 1993, la Comisión concluyó la investigación de este asunto y se disponía a adoptar una decisión definitiva, Volkswagen dio a entender a la Comisión de forma no oficial que se estaban revisando los planes de inversión en los nuevos Estados federados, por lo que solicitaban a ésta que no adoptara la decisión hasta que no existiera mayor certidumbre sobre los planes futuros. Las autoridades alemanas se adhirieron a esta petición.

El 13 de enero de 1993, Volkswagen decidió posponer en tres años gran parte de las inversiones proyectadas. Esta decisión alteró algunos de los parámetros fundamentales en los que la Comisión se había basado para evaluar la compatibilidad de las ayudas proyectadas con las Directrices comunitarias sobre ayudas al sector. Por lo tanto, la Comisión se declaró dispuesta a revisar su valoración a la luz de los nuevos planes de inversión de Volkswagen.

La Comisión obtuvo más información sobre los nuevos planes en una reunión bilateral celebrada el 5 de mayo de 1993. Las autoridades alemanas presentaron una exposición por escrito de los nuevos planes de inversión mediante carta de 6 de junio de 1993. Volkswagen añadió otros datos en sus cartas de 24 de junio y 6 de julio de 1993 y en un telefax de 10 de noviembre de 1993. Estos nuevos datos se comentaron en las reuniones

⁽¹⁾ Existe consenso sobre la vigencia de las Directrices a partir del 31 de marzo de 1991, ya que, al autorizar el programa de ayudas regionales para los nuevos Estados federados, la Comisión exigió la observancia, a partir del 31 de marzo de 1991, de todas las directrices sobre ayudas estatales.

⁽²⁾ Véase el artículo 1 de la Decisión, DO nº L 188 de 20. 7. 1990, p. 55.

⁽³⁾ La ayuda propuesta para el grupo Volkswagen se clasificó como no notificada el 2 de julio de 1991, con las referencias NN 75/91, NN 77/91, NN 78/91 y NN 79/91.

bilaterales celebradas los días 18 de mayo, 10 de junio, 2 de julio y 22 de julio de 1993. En una carta del Gobierno alemán de 15 de febrero de 1994 y en un telefax de 25 de febrero de 1994 se facilitaron nuevos datos sobre los planes de capacidad del grupo Volkswagen.

En la inspección de las plantas llevada a cabo a principios de abril de 1994 se obtuvo más información que hubo de ser previamente evaluada, puesto que de la misma se desprendía que entretanto se habían modificado los fundamentos de la planificación. Se celebraron reuniones bilaterales al respecto el 11 de mayo, 2 de junio, 7 de junio y 24 de junio de 1994. En dichas reuniones se presentaron nuevos documentos, a los que se sumaron los facilitados por el Gobierno alemán y Volkswagen el 10 de mayo, 30 de junio, 4 de julio y 12 de julio de 1994. Además, las autoridades alemanas remitieron a Volkswagen el 24 de mayo de 1994 una nueva versión de los contratos de ayuda para los proyectos.

En las citadas cartas y reuniones se trataron los siguientes aspectos:

- pormenores de los planes de inversión de Volkswagen en los nuevos Estados federados y su relación con la actual producción de vehículos de motor;
- importe de las ayudas estatales proyectadas y ya abonadas a Volkswagen y a la empresa en participación (Mosel I);
- obligaciones del Treuhand frente a Volkswagen y a la empresa en participación;
- análisis de la capacidad, producción, estructura de costes y precios y rentabilidad de Mosel I;
- valoración de las plantas controladas por la Treuhand [Mosel I, Motorenwerke Chemnitz (MWC o Chemnitz I) y Eisenach] que fueron o serán adquiridas por Volkswagen y cálculo del precio de venta;
- estimaciones de capacidad, producción y costes de las nuevas plantas (Mosel II y Chemnitz II), evolución de la capacidad anual del grupo Volkswagen en Europa hasta 1997/1998;
- análisis de los gastos proyectados para determinar si son subvencionables con arreglo a los criterios de la Comisión, en aplicación de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor;
- análisis detallado de los costes suplementarios que representan las nuevas plantas de Mosel y Chemnitz en comparación con otras plantas semejantes situadas en una región central no asistida de la Comunidad, que Volkswagen ha de designar como «plantas comparables»;
- posibles perjuicios para la industria automovilística en su conjunto derivados de las ayudas proyectadas, principalmente como consecuencia del aumento de la capacidad.

El 16 de junio de 1993, la Comisión autorizó la concesión de una ayuda de salvamento a la empresa Sächsische Automobilbau GmbH (SAB) en forma de garantía crediticia otorgada por la Treuhand. Se trataba de una financia-

ción temporal de Mosel I por valor de 150 millones de marcos alemanes, hasta que la Comisión adoptara una decisión definitiva en este asunto⁽¹⁾. La empresa tenía problemas de liquidez como consecuencia de la suspensión del desembolso de las ayudas y la compensación de pérdidas llevada a cabo por la Teuhand.

IV

El Gobierno alemán y Volkswagen realizaron las siguientes alegaciones con respecto a la empresa en participación Sächsische Automobilbau GmbH (SAB o Mosel I):

- Mosel I fue creada en diciembre de 1990 por la Treuhand y Volkswagen en conexión con la reestructuración de la antigua empresa VEB Sachsenring. Sachsenring, que fabricaba el modelo Trabant, fue adquirida por la Treuhand en 1990. La solución más adecuada desde el punto de vista de los costes y la plantilla era crear una empresa en participación. Mosel I y las medidas paralelas de reestructuración de la antigua planta de Zwickau representaban también una solución provisional para el proyecto de la planta Mosel II, pues de este modo podría crearse una plantilla especializada;
- la empresa en participación adquirió el 1 de julio de 1991 las antiguas instalaciones de montaje de Mosel, junto con un taller de pintura de VEB Sachsenring. El precio fue fijado por expertos independientes con arreglo al valor de reposición;
- en Mosel I se fabricaban al principio modelos Polo; en la actualidad se fabrican en esta planta modelos Golf de forma autónoma. Hasta finales de 1992, Volkswagen suministraba todas las piezas desmontadas (CKD-«completely knocked down») a precios internos del grupo. Los vehículos montados se entregaban de nuevo a Volkswagen, que pagaba por ellos el precio de venta al público menos los costes de distribución. Éste era el procedimiento que se seguía en todas las plantas de montaje del grupo. Los costes de las piezas suministradas por Volkswagen estaban vinculados a la evolución de los precios finales: a través de una «banda de precios» se garantizaba que el valor añadido en Mosel I seguía siendo el mismo aunque bajaran los precios del consumo final. De este modo, Volkswagen no obtenía ninguna ventaja en comparación con el montaje en otras plantas;
- el Treuhand se había comprometido a asumir las pérdidas de Mosel I hasta un importe de 430 millones de marcos alemanes. Este compromiso no representaba una ayuda a Volkswagen. Las pérdidas constantes se debían a que la producción de vehículos a partir de piezas desmontadas (CKD) suele ser menos rentable que la fabricación completa del vehículo (FBU-«fully built up»). Otras plantas de Volkswagen podrían haber realizado el montaje de forma más rentable. Otra parte de las pérdidas se derivó del cambio al nuevo modelo Golf A 3 en agosto de 1992. Volkswagen cubrió parte de las pérdidas en proporción a su participación del 12,5%. La cobertura de pérdidas por parte de la Treuhand se limitó a 430 millones de marcos alemanes, es decir, menos del

(1) Ayuda nº N 313/93, DO nº C 214 de 7. 8. 1993, p. 7.

65 % de las pérdidas registradas en Mosel I hasta finales de 1993, cuyo importe total ascendía a 673,5 millones de marcos alemanes;

- dado que el desembolso de las ayudas a Mosel I se interrumpió como consecuencia de la incoación del procedimiento por la Comisión, SAB tampoco obtuvo la cobertura de pérdidas del Treuhand que, con arreglo al contrato por el que se constituyó, debía recibir trimestralmente. Por ello, Volkswagen alegaba que SAB podía reclamar intereses moratorios a la Treuhand por un valor —según VW de 20,5 millones de marcos alemanes, importe que no constituiría una ayuda, sino la práctica comercial normal;
- Volkswagen adquiere el resto del capital (87,5 %) de Mosel I de la Treuhand con fecha de 1 de enero de 1993, por lo que paga el 87,5 % del valor de reposición, siendo el precio mínimo 150 millones de marcos alemanes. No hay razones para suponer que el precio contiene una ayuda. La valoración de la empresa arrojaba un precio de compra de 180 millones de marcos alemanes, a lo que se sumaron 70 millones de marcos alemanes correspondientes al valor actual de las pérdidas anteriores acumuladas.

El Gobierno alemán y Volkswagen realizaron las siguientes alegaciones con respecto a Motorenwerke Chemnitz GmbH (anteriormente VEB Barkas, Chemnitz I):

- VEB Barkas había construido una planta de fabricación de motores de cuatro tiempos de 1,1 y 1,3 litros con tecnología VW. Tras la unión monetaria, Volkswagen pasó a ser el único comprador de dichos motores. Volkswagen pagaba a Barkas el mismo precio que por los motores VW de Salzgitter. Más adelante, Barkas pasó a llamarse Motorenwerke Chemnitz GmbH (MWC). Las pérdidas registradas antes de la adquisición de la empresa por el grupo Volkswagen, en enero de 1992, no eran debidas a los precios internos, sino a la ineficiencia y a la infrautilización de la capacidad de la antigua planta. Por tanto, la cobertura de las pérdidas por el Treuhand no constituía una ayuda estatal indirecta a Volkswagen;
- el precio de 68 millones de marcos alemanes que Volkswagen pagó por MWC era el más elevado de las dos valoraciones realizadas por expertos independientes. Una de ellas se basaba en el valor del capital inmovilizado y la otra en las perspectivas de rentabilidad. Por lo tanto, se trataba de un precio de mercado justo que no contenía elementos de ayuda estatal;
- para construir una fábrica de motores moderna en las instalaciones, fue preciso cubrir las deudas anteriores, a lo que la Treuhand contribuyó con 155 millones de marcos alemanes. Dado que se trataba de una medida necesaria para garantizar la viabilidad económica del emplazamiento, estos pagos de la Treuhand no constituyen ayudas estatales. La Comisión admite que los gastos derivados de la eliminación de deudas anteriores no representan ayudas estatales⁽¹⁾.

En el caso de la fábrica de culatas de Eisenach, el Gobierno alemán y Volkswagen consideraban que un precio de compra de 53,8 millones de marcos alemanes constituía un precio de mercado justo, basado en dos

valoraciones distintas encargadas por Volkswagen y la Treuhand a expertos independientes, por lo que no contenía elementos de ayuda estatal.

En el procedimiento incoado, la Comisión consideró de forma global todos los proyectos de inversión de Volkswagen en Sajonia, con la intención de adoptar también una decisión global sobre los elementos de ayuda. En 1993, Volkswagen aplazó las inversiones en las nuevas plantas, pero declaró que ello no afectaría a la técnica de fabricación, los gastos de personal ni otros factores importantes. Sin embargo, una inspección de las plantas realizada ese mismo año puso de manifiesto, como lo confirmaron los expertos, que aquella afirmación era insostenible. Volkswagen alegó también frente a la Comisión que entretanto los planes antiguos habían quedado desfasados y que se estaban elaborando nuevos planes. Los planes para las nuevas fábricas de motores y vehículos Mosel II y Chemnitz II están estrechamente vinculados al desarrollo del Golf A 4, que comenzará a fabricarse cuando Mosel II comience su producción, es decir, en 1997. La versión definitiva de los nuevos planes no podrá presentarse hasta finales de 1994. Al parecer, contienen cambios sustanciales de la tecnología y estructura de producción. Es evidente que ha desaparecido el vínculo inicial entre las inversiones en las anteriores plantas de la Treuhand y los planes de construcción de nuevas plantas. Por ello, la Comisión ha resuelto estudiar en un primer momento únicamente las ayudas de reestructuración de las antiguas plantas —ya que con la información de que dispone puede obtener una idea clara al respecto— y aplazar el examen de los proyectos de nuevas plantas hasta que Volkswagen y el Gobierno alemán presenten los planes definitivos de inversión y ayudas. Por lo tanto, la presente Decisión se refiere únicamente a los proyectos de ayuda para las plantas Mosel-I, Chemnitz I y Eisenach.

En cuanto a la compatibilidad de las ayudas estatales proyectadas, Alemania ha realizado las siguientes alegaciones:

a) Letra c) del apartado 2 del artículo 92

Esta norma ha de ser el fundamento jurídico para evaluar la compatibilidad de las ayudas. Aunque la unificación de Alemania tuvo lugar el 3 de octubre de 1990, la economía de los nuevos Estados federados sigue resintiéndose de las consecuencias de la división. Por ello, la Comisión ha de examinar si la desventaja económica es de tal entidad que continúe justificando la concesión de ayudas estatales. En caso afirmativo, han de descartarse todos los demás criterios de evaluación y, en especial, los establecidos en las Directrices comunitarias sobre el sector de los vehículos de motor, como la situación del sector y el riesgo de un exceso de capacidad.

b) Letra a) del apartado 3 del artículo 92

En cuanto a cuál es el importe admisible de las ayudas, las autoridades alemanas afirman que, con arreglo a las últimas estadísticas, ha de considerarse que los nuevos Estados federados se encuentran en una situación de subdesarrollo. Conforme al segundo paquete Delors, estas regiones corresponden al objetivo 1, por lo que pueden recibir ayudas regionales con una intensidad máxima del 75 % equivalente neto de subvención.

(¹) Carta SG(91) D/17825, de 26 de septiembre de 1991.

c) Letra b) del apartado 3 del artículo 92

Esta norma constituye, a juicio de Alemania, otro de los fundamentos jurídicos para la concesión de ayudas en estos casos. Se afirma que los problemas derivados de la integración y la transformación de una economía de planificación centralizada en una economía de mercado suponen una grave perturbación de la economía alemana.

d) Inaplicabilidad de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor entre el 1 de enero de 1991 y el 31 de marzo de 1991

Las autoridades alemanas hacen hincapié en que las Directrices comunitarias se prorrogaron y reformaron (inclusión de Berlín Occidental) de forma ilegal, por lo que consideran que la carta de la Comisión de 31 de diciembre de 1990 (prórroga) representaba una recomendación no vinculante con arreglo al apartado 1 del artículo 93 del Tratado. Por este motivo, afirman que, desde el 1 de enero de 1991, las Directrices comunitarias no vinculaban a su país. Aceptan que dichas Directrices volvieron a ser vinculantes a partir del 1 de abril de 1991, ya que, en su carta de 11 de abril de 1991, la Comisión exigió que las ayudas regionales a los nuevos Estados federados respetaran las Directrices comunitarias aprobadas. Se informó verbalmente de ello a la Comisión a principios de 1991, por lo que no habría podido oponerse con arreglo al artículo 5 del Tratado e iniciar un procedimiento.

V

Francia fue el único Estado miembro que presentó a la Comisión sus observaciones sobre este asunto tras la publicación de la incoación del procedimiento en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*. En una nota de 7 de enero de 1993, sus autoridades declararon que seguirían de cerca la evaluación del asunto por parte de la Comisión, preocupadas por la nueva capacidad que se crearía en los nuevos estados federados a través de las inversiones de Volkswagen y de otros proyectos subvencionados por el Estado. Además, el Gobierno francés destacó lo siguiente:

- los nuevos Estados federados no podían quedar excluidos de la disciplina comunitaria de ayudas estatales al amparo de la letra c) del apartado 2 del artículo 92;
- antes de que la Comisión autorizara la concesión de ayudas estatales, debía realizarse un análisis en profundidad de todos los costes extraordinarios derivados de obstáculos estructurales en los nuevos Estados federados y de las ayudas indirectas de la Treuhand.

Alemania respondió a las observaciones del Gobierno francés mediante un telefax dirigido a la Comisión el 15 de octubre de 1993, en el que exponía de nuevo su postura sobre la aplicabilidad de la letra c) del apartado 2 del artículo 92 y la letra a) del apartado 3 del artículo 92.

VI

Como ya se expuso en la incoación del procedimiento del apartado 2 del artículo 93, los planes de inversión de

Volkswagen en los nuevos Estados federados tenían su origen en la decisión de satisfacer a través de fábricas de la propia región la nueva demanda surgida en Alemania Oriental y Europa del Este tras su transformación económica y política.

Estos planes de inversión se han ido materializando por etapas. La primera fue la creación de una empresa en participación con la Treuhand: en diciembre de 1990, se constituyó la empresa Sächsische Automobilbau GmbH (SAB), cuya dirección se atribuyó a Volkswagen, a pesar de que su participación era del 12,5%. En mayo de 1990 se inició el montaje a pequeña escala (SKD) del VW Polo en la antigua fábrica de Trabant de Mosel (Mosel I) y en 1991 se comenzó a fabricar (CKD) el VW Golf. La segunda etapa, proyectada inicialmente para 1994, fue la construcción de una nueva planta en Mosel (Mosel II), que era responsabilidad exclusiva de Volkswagen Sachsen (VWS), filial de Volkswagen creada en diciembre de 1990. A mediados de 1991, VWS adquirió de Automobilwerke Eisenach las líneas de fabricación de culatas de Eisenach, para lo cual se proyecta alquilar un moderno edificio en Eisenach-West hasta finales de 1996. El 1 de enero de 1992, VWS adquirió de la Treuhand Motorenwerke Chemnitz GmbH, propietarios de una fábrica de motores en Chemnitz (Chemnitz I). En este emplazamiento se proyecta crear en la segunda fase una fábrica de motores (Chemnitz II) que en un principio se había planeado para 1994.

En el curso del procedimiento incoado con arreglo al apartado 2 del artículo 93, Alemania comunicó lo siguiente:

- 1) El calendario de inversiones ha experimentado cambios importantes desde la incoación del procedimiento. El 13 de enero de 1993, Volkswagen decidió aplazar gran parte de las inversiones en las nuevas plantas. La nueva planta de montaje Mosel II, que debía comenzar a funcionar en 1994, no será plenamente operativa hasta 1997. La nueva fábrica de motores Chemnitz II, proyectada también inicialmente para 1994, no comenzará su producción hasta 1996.
- 2) Mosel I cuenta esencialmente con un taller de pintura y una línea de montaje, en la que, según Volkswagen, se pueden producir anualmente 92 000 vehículos (400 unidades diarias). En la actualidad se fabrica el modelo Golf. Las carrocerías proceden de la planta Mosel II, que ya efectúa suministros, aunque, al igual que Mosel I, a pequeña escala. El 25% del material lo suministran empresas locales, aunque se prevé que este porcentaje aumente gradualmente a lo largo del año próximo. El resto del material lo suministran otras plantas de Volkswagen de Alemania Occidental. Inicialmente se había previsto que Mosel I dejara de producir a finales de 1993; sin embargo, como la conclusión de Mosel II tardará más de lo previsto, Mosel I continuará su producción hasta 1997, fecha en la que se espera que Mosel II funcione plenamente. Por ahora, Volkswagen no tiene ningún plan especial para Mosel I con posterioridad a dicha fecha. En esta planta trabajan en la actualidad 1 900 personas. Hasta 1997, se invertirán en Mosel I un total de 519,3 millones de marcos alemanes, de los cuales

- según el Gobierno alemán— 492,2 millones pueden subvencionarse con ayudas a la inversión. Este importe incluye el precio de 232,9 millones de marcos alemanes que SAB pagó por la planta a Sachsenring Zwickau.
- 3) Cuando Volkswagen y la Treuhand crearon la empresa en participación, se estimaba que las pérdidas de explotación de Mosel I hasta 1993 ascenderían a 529,1 millones de marcos alemanes. La Treuhand se declaró dispuesta a cubrir el 87,5 %, hasta un importe máximo de 430 millones de marcos alemanes. Hasta finales de 1992 se habían acumulado pérdidas de 415 millones de marcos alemanes, que a finales de 1993 eran ya 673,5 millones. No se modificó el límite máximo de 430 millones de marcos alemanes de cobertura de pérdidas por parte de la Treuhand. Hasta la suspensión de todos los desembolsos, en enero de 1992, la Treuhand había pagado 145,7 millones de marcos alemanes en concepto de cobertura de pérdidas (140,5 millones en efectivo más 5,2 millones de anticipo de intereses).
 - 4) SAZ había comprado la planta Mosel I por un precio de 232,9 millones de marcos alemanes. Este precio se basó en la valoración efectuada por los auditores de Volkswagen según un método creado por los auditores del Treuhand. 67,8 millones de marcos alemanes correspondían a la conclusión del taller de pintura. En 1991 y 1992, SAZ suministró carrocerías del modelo Golf A 2 por cuenta de SAB sin registrar pérdidas, pues se pagaba a la empresa con arreglo al valor añadido.
 - 5) En la antigua fábrica de motores de Chemnitz se construye el motor aligerado EA 111 (cilindrada 1,05/1,3 litros) para el Polo. La capacidad anual es de 280 000 unidades. La planta cuenta con una plantilla de unos 540 trabajadores. El antiguo motor EA 111 no se fabrica ya desde junio de 1994. Hasta que se inicie la producción en Chemnitz II, en 1996, la planta fabricará una nueva versión del motor EA 111 de 1,05 litros. Para garantizar los puestos de trabajo en Chemnitz, Volkswagen comenzó a utilizar los equipos y bancos de prueba de motores para los motores de 1,3 y 1,6 litros destinados a la planta Mosel I.
 - 6) Volkswagen adquirió Chemnitz I de la Treuhand el 1 de enero de 1992 por un precio de 68 millones de marcos alemanes. Este precio se basaba en el balance de finales de 1991, del que resultaba un precio superior a la valoración del flujo de tesorería efectuada por un experto independiente, que era de 65 millones de marcos alemanes. La valoración del flujo de tesorería partía del presupuesto de que la producción de motores sólo continuaría hasta finales de 1994. Alemania confirmó que la Treuhand proyectó o realizó un gasto de 155 millones de marcos alemanes en esta planta en concepto de inversiones, trabajos de demolición y cancelación de deudas anteriores de la antigua planta (de la empresa Barkas y Motorenwerke Chemnitz) hasta la venta de la misma a Volkswagen. De este importe, 83,7 millones de marcos alemanes se destinaron específicamente a la eliminación de deudas anteriores; 25,7 millones de marcos alemanes no se invirtieron hasta después de la venta, en 1992 y 1993. En relación con este importe se concedieron ayudas a la inversión en forma de subvenciones directas por valor de 5,8 millones de marcos alemanes y desgravaciones fiscales por valor de 2 millones de marcos alemanes, que Volkswagen debe reembolsar a la Treuhand. La Treuhand asumió asimismo pérdidas de Barkas y Motorenwerke Chemnitz, empresas que hasta el momento de la venta habían registrado pérdidas por valor de 59 y 18 millones de marcos alemanes.
 - 7) Las instalaciones, relativamente modernas, de fabricación de culatas de Eisenach se vendieron a Volkswagen por un precio de 53,8 millones de marcos alemanes. El precio de venta corresponde a la valoración efectuada por un experto independiente, menos 5 millones de marcos alemanes que se destinarán a un plan social cuando se produzca el cierre de la planta, a finales de 1996. Con anterioridad a la venta, la Treuhand había destinado 6 millones de marcos alemanes a la demolición de las instalaciones inservibles, con lo que el precio de venta neto se fijó en 47,8 millones de marcos alemanes. Volkswagen invirtió un total de 72 millones de marcos alemanes, de los que, a juicio de Alemania, 30 millones pueden considerarse gastos subvencionables.
 - 8) La planta de montaje Mosel II se terminará previsiblemente para 1997, momento en el que comenzará su producción. Consta de un taller de prensa, que se ha terminado, conforme a lo previsto, en 1994 (y que abastece en parte a Mosel I), una planta de carrocería, que ya produce a pequeña escala y que funcionará a plena capacidad en 1997, y un taller de pintura y una planta de montaje final, que no están terminados todavía. La planta fabricará la próxima generación del modelo Golf. La producción de la nueva fábrica de motores de Chemnitz comenzará en 1996 con un nuevo motor EA 111 (1,4/1,6 litros), para pasar a fabricar motores de la siguiente generación a partir de 1997. En el curso de este año se dispondrá de planes definitivos sobre volumen de inversiones, capacidad y plantilla en estas plantas.
 - 9) Con respecto a Mosel I, las autoridades alemanas proyectan conceder una ayuda de reestructuración dentro del régimen de ayudas regionales por un importe máximo de 141,6 millones de marcos alemanes, en forma de subvenciones directas por valor de 113,2 millones de marcos alemanes y desgravaciones fiscales de 28,4 millones de marcos alemanes. Además, la Treuhand se ha comprometido a cubrir el 87,5 % de las pérdidas de Mosel I registradas entre 1991 y 1993, hasta un máximo de 430 millones de marcos alemanes. En el caso de Eisenach, las autoridades alemanas piensan conceder ayudas regionales en forma de subvenciones directas, desgravaciones y amortizaciones especiales hasta un máximo de 10,55 millones de marcos alemanes.
 - 10) Las antiguas fábricas de Trabant de Mosel y Zwickau, a las que sustituye Mosel I, tenían antes una capacidad de montaje anual de 200 000 vehículos. La antigua fábrica de motores de Chemnitz tenía, antes de que Volkswagen invirtiera en ella, una capacidad anual de 280 000 unidades.
 - 11) Como fruto de los esfuerzos de Volkswagen por crear una base de suministro en las proximidades, a finales del año pasado (1993) existían ya 87 nuevas empresas en los nuevos Estados federados que suministraban piezas a las plantas de Mosel y Chemnitz. Volkswagen proyecta elevar en los próximos años el número de proveedores locales.

VII

Cuando la Comisión incoó el procedimiento del apartado 2 del artículo 93, se planteaban las siguientes cuestiones con respecto a las ayudas proyectadas por Alemania:

- la Comisión quería aclarar si existían elementos de ayuda estatal en los acuerdos entre la Treuhand Volkswagen sobre cobertura de pérdidas de Mosel I y en el precio pagado por Volkswagen a la Treuhand por las plantas de Mosel I, Chemnitz y Eisenach. Los datos facilitados hasta aquel momento por las autoridades alemanas no bastaban para determinar cuantitativamente el posible elemento de ayudas incluido en los acuerdos;
- debía también aclararse si las ayudas de reestructuración destinadas a estas plantas por el Gobierno alemán y por la Treuhand cumplían los requisitos vigentes y, sobre todo, si eran proporcionadas a la reestructuración proyectada.

A través de la información facilitada por las autoridades alemanas y por Volkswagen en el curso del procedimiento, la Comisión pudo obtener una idea clara de los elementos de ayuda y del importe de la misma.

A juicio de la Comisión, el compromiso de la Treuhand de cubrir el 87,5 % de las pérdidas de Mosel I entre 1991 y 1993, hasta un máximo de 430 millones de marcos alemanes, no corresponde a la actuación normal de un inversor privado que crea una empresa en participación. La razón es que, aunque la Treuhand controlaba el 87,5 % de Mosel I, la empresa se vendería a Volkswagen el 1 de enero de 1993 a un precio fijado con arreglo al capital inmovilizado de la empresa o a su rentabilidad. Por lo tanto, la Treuhand no podría recuperar el importe de las pérdidas acumuladas por la empresa en participación que había cubierto. Hasta 1993, Mosel I registró unas pérdidas totales de 673,5 millones de marcos alemanes (415 millones hasta finales de 1992). En opinión de la Comisión, la totalidad de los 430 millones de marcos alemanes constituyen una ayuda estatal. Frente a la alegación de Alemania y SAB de que la Treuhand ha de pagar 20,5 millones de marcos alemanes en concepto de intereses por la demora en la cobertura de pérdidas de SAB, ha de argumentarse que todo proyecto de ayuda ha de ser previamente analizado por la Comisión, y no puede nacer de él ningún derecho hasta que ésta no lo ha autorizado. El pago de intereses debido a que la suspensión de las ayudas de la Treuhand a SAB antes de que finalizara el procedimiento de la Comisión constituiría una nueva ayuda.

En 1991, la Treuhand concedió a SAB una aportación de capital de 245,1 millones de marcos alemanes para la financiación de las inversiones. Con arreglo al acuerdo de base celebrado por la Treuhand y Volkswagen, el primero podía tener esperanzas fundadas de recuperar dicho importe tras la venta de la empresa. Por lo tanto, esta aportación de capital no puede considerarse ayuda estatal.

Volkswagen se comprometió a adquirir de la Treuhand el 87,5 % restante de la empresa en participación hasta 1994, por lo que pagaría el 87,5 % del valor de reposición de los activos en el momento de la venta. Aun sin considerar la cobertura de pérdidas, se trata, a juicio de la Comisión, de un precio excesivamente bajo.

Pese a que el precio que SAB pagó a SAZ por Mosel I se encontraba probablemente por debajo de su valor objetivo, la Comisión lo considera irrelevante en este caso, ya que en la práctica se trató de una transacción interna dentro de la Treuhand. Sin embargo, en el caso de la venta de esta empresa a Volkswagen sí resulta relevante el precio, pues se realizaron muchas inversiones en Mosel I con posterioridad a su adquisición por SAB. Con arreglo a la valoración efectuada por los auditores de Volkswagen y de la Treuhand, se fijó un precio de 250 millones de marcos alemanes (incluidos 70 millones de marcos alemanes por el valor actual de las pérdidas anteriores acumuladas). El método y los cálculos establecidos en el acuerdo de base, de diciembre de 1990, fueron revisados y aprobados por un experto independiente a instancias de la Comisión.

Con respecto a la adquisición de la planta de Chemnitz, la Comisión concluyó que, con la fábrica de motores de Barkas, la Treuhand había adquirido unas instalaciones completamente obsoletas que no cumplían las exigencias occidentales en materia de calidad y productividad, para llevar a cabo una reestructuración gradual con reducción progresiva de la plantilla. La razón principal por la que continuó la producción en estas instalaciones fue mantener la plantilla («Beschäftigungsgesellschaft»). Ningún inversor privado habría optado por esta alternativa, que provocó pérdidas por valor de 59 millones de marcos alemanes. Por lo tanto, la cobertura de las pérdidas por la Treuhand —antes de que se creara la nueva Motorenwerke Chemnitz (MWC)— fue consecuencia directa del aplazamiento de la reestructuración necesaria por parte de este organismo. Si se deduce este importe, que únicamente puede considerarse como una ayuda estatal a Barkas, y los 83,7 millones de marcos alemanes destinados por la Treuhand a cubrir deudas anteriores, resulta que la Treuhand invirtió un total de 71,3 millones de marcos alemanes en MWC (1991-1993) y cubrió sus pérdidas por valor de 18 millones de marcos alemanes (1991). Esta cobertura de pérdidas y la ayuda a la inversión de 7,8 millones de marcos alemanes han de considerarse ayudas estatales a MWC. La Treuhand podía contar con obtener el reembolso de las demás inversiones en la empresa mediante su venta a Volkswagen.

Cuando, a principios de 1992, se vendió MWC a Volkswagen, la Comisión manifestó su temor de que el precio fijado fuera demasiado bajo. El precio de venta era de 68 millones de marcos alemanes, con lo que correspondía al valor del capital inmovilizado calculado por una auditoría independiente por encargo de la Treuhand y de Volkswagen. Otro experto independiente fijó el valor de la empresa, con arreglo al flujo de tesorería, en 65 millones de marcos alemanes. La Comisión comunicó a las autoridades alemanas que no consideraba objetiva la valoración porque quienes la realizaron habían recibido instrucciones de fijar el valor del capital inmovilizado en

50 millones de marcos alemanes. Afirmaba también que el método del flujo de tesorería podría arrojar un resultado inferior al valor real de la empresa, ya que se partía de la hipótesis de que la planta se cerraría en junio de 1994 y todos los empleados serían despedidos, lo que elevaba los costes sociales. Dado que la planta Chemnitz II comenzará a producir dieciocho meses más tarde, esta hipótesis es insostenible. No obstante, si se excluyen los gastos derivados del plan social, ambos métodos de valoración arrojan el mismo resultado.

En un principio, la Comisión consideró que el precio era adecuado y no contenía elementos de ayuda, partiendo de que la antigua planta dejaría de producir los motores EA 111 en junio de 1994. No obstante, cuando Volkswagen y el Gobierno alemán informaron de que, como mínimo hasta 1996, se seguirá fabricando el motor EA 111 de 1,05 litros con ligeras variaciones, y las instalaciones de ajuste y ensayo —cuya utilización no entraba en los planes de Volkswagen— continúan utilizándose desde 1993 y se seguirán empleando para la fabricación de motores de primera clase de 1,3 y 1,6 litros, destinados principalmente a la planta Mosel I, la Comisión se planteó si los cálculos de rentabilidad de MWC no se basarían en una información incompleta y el precio no sería inferior al valor de mercado de la empresa. En tal caso, se trataría de una ayuda de reestructuración para Volkswagen que no podría aceptarse, dado que la Treuhand había llevado ya a cabo la reestructuración de la empresa. A juzgar por los datos técnicos facilitados a la Comisión y a sus expertos en el sector automovilístico, tampoco puede aceptarse la afirmación de Volkswagen de que el motor de 1,05 litros, que seguirá fabricándose hasta 1996, es prácticamente nuevo. Conforme a dichos datos técnicos, el motor coincide en lo sustancial con el antiguo modelo. Así lo confirma la escasa entidad de las inversiones realizadas en esta transformación (2,7 millones de marcos alemanes). A partir del flujo de tesorería, se calculó que el mantenimiento de la fabricación de motores aumentará en un millón de marcos alemanes mensuales los beneficios brutos de la empresa. Este cálculo ha sido aceptado por las autoridades alemanas, Volkswagen y la Treuhand⁽¹⁾. De este importe han de deducirse las amortizaciones mensuales ordinarias por inversiones en el mantenimiento de la producción de motores de 1,05 litros para calcular el beneficio neto (según la información de que dispone la Comisión, estas inversiones corresponden a los 2,7 millones de marcos alemanes mencionados anteriormente). Si Volkswagen no paga un precio superior, conforme al importe neto, ha de considerarse que el precio de venta de Chemnitz I contiene una ayuda estatal.

Además, Volkswagen ha aplazado inversiones previstas en Chemnitz, para poder producir a partir de finales de 1994 un nuevo motor EA 111 de 1,4/1,6 litros en Chemnitz I. Se trata de un motor completamente nuevo que exige una inversión considerable en Chemnitz I (48,7 millones de marcos alemanes). Si en su día tan sólo se fabricara este tipo de motor en Chemnitz, no sería preciso ningún otro pago mensual. Lo mismo sucedería

si sólo se fabricaran piezas de repuesto de los motores. La Comisión considera que el precio de venta de la fábrica de culatas de Eisenach, de 53,8 millones de marcos alemanes, es un precio de mercado justo, basado en la valoración realizada por expertos independientes. Dado que la mayor parte de los trabajadores de Eisenach perderán su puesto de trabajo en 1996 y no es probable que se les pueda contratar en otras plantas de Volkswagen en otras regiones, la Comisión admite que el valor de las instalaciones se reduzca en 5 millones de marcos alemanes para reflejar los costes sociales de los despidos.

Las autoridades alemanas concedieron ayudas directas para la reestructuración de Mosel I, Chemnitz y Eisenach por el importe mencionado. Su fundamento jurídico eran el Programa conjunto de ayudas «Mejora de la estructura económica regional», la Ley de fomento de las inversiones y la Ley de fomento regional, todos ellos autorizados por la Comisión.

Las ayudas previstas para los tres proyectos eran las siguientes:

- ayudas de reestructuración a Mosel I, en forma de subvención directa por valor de 113,2 millones de marcos alemanes y una desgravación de 28,4 millones de marcos alemanes a cargo del Gobierno federal y cobertura de pérdidas por la Treuhand por valor de 430 millones de marcos alemanes;
- ayuda de reestructuración a Chemnitz I en forma de cobertura de pérdidas de Barkas por la Treuhand por valor de 59 millones de marcos alemanes y 18 millones de marcos alemanes de pérdidas de MWC, así como ayudas a la inversión concedidas por el Gobierno federal por un importe de 7,8 millones de marcos alemanes. El precio de venta contendría otra ayuda si no se modifica y aumenta en la forma descrita;
- ayuda de reestructuración a Eisenach por valor de 10,55 millones de marcos alemanes en forma de subvenciones directas, desgravaciones y amortización especial.

Dado que estas ayudas suponen un apoyo financiero para Volkswagen en caso de que la empresa invierta en los nuevos estados federados, constituyen una amenaza para la libre competencia en el sector de los vehículos de motor en la Comunidad. Al tratarse de un mercado en el que el comercio interno desempeña un importante papel, las medidas proyectadas afectan al comercio entre Estados miembros, por lo que quedan comprendidas en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 92 del Tratado y del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE.

VIII

El Gobierno alemán ha infringido lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado, al no notificar los elementos de ayudas que contenía el compromiso del la Treuhand de cubrir las pérdidas de la empresa en participación. Las autoridades alemanas tampoco han notificado, de conformidad con el apartado 3 del artículo 93 del Tratado, el desembolso de parte de las ayudas regionales y de otra índole en relación con las inversiones en

⁽¹⁾ El contrato de compraventa de Mosel I contiene una cláusula relativa a la venta de Chemnitz, conforme a la cual deberá abonarse un millón de marcos alemanes al mes si continúa la producción de los «antiguos» motores EA 111.

Mosel I, Chemnitz I y Eisenach. Como el Gobierno federal no había notificado previamente la adopción de estas medidas, la Comisión no pudo pronunciarse al respecto antes de su ejecución. Estas ayudas son ilegales, pues una parte de las mismas se concedió en infracción de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado.

En vista del carácter vinculante de las normas de procedimiento del apartado 3 del artículo 93 del Tratado, que revisten también importancia desde el punto de vista del orden público, y de la confirmación de sus efectos directos realizada por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 19 de junio de 1973 ⁽¹⁾, las ayudas son ilegales con carácter definitivo.

Tras la incoación del procedimiento, el Gobierno alemán suspendió todos los desembolsos hasta el momento de su conclusión, con arreglo al apartado 2 del artículo 93.

IX

Como fundamento jurídico del examen de la compatibilidad de las ayudas que debía efectuar la Comisión, el Gobierno alemán aludió a las circunstancias excepcionales contempladas en la letra c) del apartado 2 del artículo 92 del Tratado (determinadas regiones de la República Federal de Alemania afectadas por la división de Alemania), la letra a) del apartado 3 del artículo 92 (regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de desempleo) y la letra b) del apartado 3 del artículo 92 (grave perturbación en la economía de un Estado miembro), que, a juicio de Alemania, eran de aplicación a todas las medidas que la Comisión pudiera calificar de ayudas estatales.

No se dan en este caso las circunstancias excepcionales a que alude la letra b) del apartado 3 del artículo 92. Si bien es cierto que la unificación tuvo una repercusión negativa en la economía alemana, ello no justifica la aplicación de lo dispuesto en la letra b) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado a un régimen de ayudas o a una ayuda específica. La última ocasión en que la Comisión autorizó una ayuda para poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro fue en 1991, cuando aprobó las ayudas para el programa griego de privatizaciones ⁽²⁾. En su Decisión, la Comisión reconocía que el programa de privatizaciones formaba parte integrante de los compromisos asumidos en virtud de la Decisión 91/136/CEE del Consejo, de 4 de marzo de 1991, relativa a la reactivación global de la economía. Alemania se encuentra en una situación muy diferente.

Como norma excepcional, la letra c) del apartado 2 del artículo 92 del Tratado ha de interpretarse de forma restrictiva. La Comisión considera que, para reflejar los problemas a que se enfrentan los nuevos estados federados, son suficientes las excepciones contempladas en la letra a) del apartado 3 del artículo 92 y en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, así como las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor.

A continuación se expone cuáles son las ayudas proyectadas por Alemania a las que la Comisión, tras haberlas examinado, no opone objeción alguna. Como ya se ha indicado, el examen se ha centrado exclusivamente en las soluciones transitorias de Mosel I, Chemnitz y Eisenach, puesto que aún no pueden analizarse los planes de ayudas para las nuevas plantas.

Mosel I

Tras la consumación de la unión monetaria, en julio de 1990, la producción de automóviles Trabant en Zwickau y Mosel dejó de ser rentable, y este modelo prácticamente dejó de venderse. Para no perder un tradicional emplazamiento industrial, la Treuhand acordó crear una empresa en participación con Volkswagen, llamada Mosel I. Se decidió reestructurar las antiguas plantas de Trabant en Sajonia, de tal forma que Zwickau pasara a suministrar únicamente piezas y en la planta de Trabant más reciente se instalara, como solución provisional hasta la conclusión de las nuevas instalaciones, una moderna planta de montaje. Desde el principio era evidente que deberían hacerse importantes inversiones y que en los primeros ejercicios se registrarían pérdidas cuantiosas, que ningún inversor privado habría querido cubrir en solitario. A juicio de la Comisión, tanto las ayudas directas a la inversión concedidas por el Gobierno alemán como la cobertura de pérdidas por parte de la Treuhand formaban parte del mismo proyecto: el mantenimiento a largo plazo de la fabricación de vehículos en Mosel. Por ello, la Comisión concluyó que todas estas medidas representaban ayudas a la reestructuración.

Con arreglo a las Directrices comunitarias, las ayudas a la reestructuración han de ir precedidas de un plan de reestructuración satisfactorio. Sólo se puede conceder este tipo de ayudas cuando se pruebe que la no desaparición de un fabricante redundaría en interés de la Comunidad. Además, ha de garantizarse que el destinatario de las ayudas no ampliará su cuota de mercado a expensas de los competidores que no reciben ayudas. Cuando las empresas presentan un exceso de capacidad, puede exigirse una reducción de la misma como contribución a la mejora del sector económico de que se trate.

La Comisión ha examinado el plan estratégico y las previsiones de rentabilidad de SAB y ha llegado a la conclusión de que se trata de un plan sólido de restablecimiento de la rentabilidad de las antiguas fábricas de Trabant. La responsabilidad económica de las antiguas plantas de Trabant que pasaron a ser proveedores de Mosel I correspondía a SAB. La empresa en participación invertirá un total de más de 414 millones de marcos en la modernización de las anteriores instalaciones (principalmente en nuevas prensas de carrocería de acero, en el nuevo taller de pintura y en la adaptación técnica de los proveedores). De este modo, Mosel I se convirtió en una moderna planta de pintura y montaje.

La Comisión tuvo en cuenta que, en los primeros años, tan sólo podía realizarse el montaje SKD y CKD de los vehículos, sistemas que resultan mucho menos rentables que el habitual montaje completo (FBU-«fully built-up»). Se sabe que, hasta julio de 1992, se montaron por este procedimiento los modelos Polo y Golf A 2, lo que provocó pérdidas determinadas por la organización no rentable de la producción. Las carrocerías de estos mode-

⁽¹⁾ Asunto 77/72, Capolongo/Maya, Rec. 1973, 611.

⁽²⁾ Ayuda nº NN 11/91, Decisión de la Comisión de 31 de julio de 1991.

los no podían montarse en la planta. Las carrocerías del Polo se fabricaban y pintaban en Wolfsburg y sólo entonces se enviaban a Mosel. El Golf A 2 se montaba en SAZ en Zwickau y se pintaba en un principio en Ingolstadt y más adelante en el nuevo taller de pintura de Mosel I. Como el montaje final se llevaba a cabo en Mosel I, la producción resultaba muy poco rentable por los elevados gastos de transporte y logística. En la antigua planta de SAZ en Zwickau se montaban carrocerías sin pintar con empleo intensivo de mano de obra, y las pérdidas eran cubiertas por SAZ a través de los precios de transferencia interna. El sistema de producción CKD significaba que debían transportarse grupos de piezas completos de Wolfsburg a Mosel. Se optó por esta alternativa porque en los nuevos Estados federados no había proveedores que pudieran suministrar piezas en régimen «just-in-time» ni almacenes logísticos modernos, como tampoco equipos de control de calidad (hardware y software) ni almacenistas que pudieran organizar el suministro directo de los proveedores. Como consecuencia del transporte, Wolfsburg debía hacer frente a costes extraordinarios de embalaje y desembalaje, control de calidad, gestión y transporte. Dadas estas dos desventajas desde el punto de vista de los costes, ningún inversor privado habría mantenido un negocio de estas dimensiones durante tanto tiempo. La principal justificación era el mantenimiento del empleo en la región.

A medida que aumentó el número de proveedores en la región y el contenido local de la producción, la desventaja de costes que suponía la producción CKD en Mosel I fue descendiendo a partir de 1992. La introducción del Golf A 3 en julio de 1992, cuya carrocería se monta en la planta cercana Mosel II, ha dado un nuevo impulso a los proveedores de la región. La transferencia de la logística de Wolfsburg a Mosel no tuvo lugar hasta enero de 1993. A principios de dicho año, la cuota de la producción regional era del 36,5%. Habían aumentado notablemente la productividad y el valor añadido, con lo que podía ya considerarse que la planta contaba con una producción FBU viable. Desde 1993, Mosel I puede utilizar toda su capacidad. De ese modo, el principal objetivo de la reestructuración se había logrado a principios de 1993. El proceso de reestructuración podría concluir, conforme a lo previsto, a finales de 1993. Conforme a las previsiones presentadas a la Comisión, cabe esperar que Mosel I alcance el umbral de rentabilidad a finales de 1994. La Comisión ve una relación clara entre las ayudas proyectadas el plan de reestructuración, que parece tener una sólida base.

En el origen de esta solución transitoria se encuentra la conclusión de que, hasta que estuviera terminada la nueva planta Mosel II, era imprescindible mantener y formar una mano de obra especializada en la región, para cubrir la demanda adicional de automóviles de fabricación occidental en Alemania Oriental y Europa del Este. En una región caracterizada por el elevado desempleo y la baja productividad, se crearon 700 nuevos puestos de trabajo en esta planta y se conservaron otros 1 250 empleos. El cierre de la planta habría tenido un coste social muy elevado. Dado que el objetivo último es lograr la cohesión económica y social, la Comisión comparte la opinión del Gobierno alemán de que el mantenimiento de Mosel I redundará en interés de la Comunidad.

Se tuvo también en cuenta que, como consecuencia de la modernización, la capacidad de montaje de la planta se

reduciría de 200 000 vehículos anuales (910 diarios) a 92 000 (400 diarios). Esta capacidad de 200 000 vehículos incluye la producción de la fábrica de Trabant de Zwickau que, al igual que Mosel I, podría haber pasado a fabricar otro tipo de vehículos (en lugar de ello, la transformación de ambas plantas se orientó en la medida de lo posible hacia la fabricación de piezas). En principio, las Directrices comunitarias sólo permiten conceder ayudas a la reestructuración cuando no contribuyen a la creación de un nuevo exceso de capacidad, sino a la mejora general del sector económico, mediante el recorte de la capacidad anterior. La Comisión considera cumplido este requisito.

En cuanto al importe de las ayudas, en las Directrices comunitarias se establece que éste ha de ser proporcionado a la magnitud de los problemas que se pretende resolver con ellas. A juicio de la Comisión, las ayudas a la inversión por valor de 113,2 millones de marcos alemanes en forma de subvenciones directas y 28,4 millones de marcos alemanes de desgravación fiscal resultan justificadas por las inversiones necesarias para transformar la planta en unas instalaciones modernas de montaje, elemento imprescindible del plan de reestructuración. Del mismo modo, están justificados todos los gastos de inversión realizados hasta finales de 1993, pues ésta era la duración inicial del plan de reestructuración (hasta la venta de la participación de la Treuhand, el 1 de enero de 1994). Las inversiones que se hagan a partir de dicha fecha y hasta 1997 no guardan relación con la reestructuración, por lo que han de evaluarse con arreglo a las normas de las Directrices comunitarias sobre ayudas a la innovación, modernización y racionalización. En este caso, constituyen ayudas normales de modernización y reposición, que no se admiten en las Directrices. Se trata de un volumen de inversión subvencionable de 77,4 millones de marcos alemanes y ayudas por valor de 21,6 millones de marcos alemanes (17,8 millones de marcos alemanes en forma de subvención directa y 3,8 millones en forma de desgravación). Por consiguiente, se considerarán admisibles como ayudas a la reestructuración una subvención directa de la inversión de 95,4 millones de marcos alemanes y una desgravación por valor de 24,6 millones de marcos alemanes.

La Comisión es consciente de que ni siquiera las más modernas instalaciones de Trabant respondían a las necesidades de la producción actual de vehículos. Otras instalaciones habían quedado técnicamente obsoletas y hubieron de ser sustituidas. Por ello, Volkswagen y la Treuhand tuvieron que invertir en la reestructuración de la planta un total de 519,3 millones de marcos alemanes (de los cuales 64,9 millones corresponden a Volkswagen en proporción a su participación del 12,5%). La adquisición del 87,5% restante costó a Volkswagen 250 millones de marcos alemanes.

En cuanto a la cobertura de pérdidas por parte de la Treuhand, la Comisión está de acuerdo con el Gobierno alemán en que ningún particular habría invertido en la pequeña planta de Mosel sin la intervención de la Treuhand y sin su compromiso de cubrir las inevitables pérdidas derivadas del montaje CDK durante el período de transición en el momento en que se acordó crear la empresa en participación. Por tanto, la cobertura de pérdidas ha de considerarse elemento necesario de los planes de la Treuhand de privatizar la planta con el

menor coste social posible. A este respecto, la Comisión recuerda que la Treuhand se hizo cargo de la difícil tarea de transformar una economía planificada en una economía de mercado ⁽¹⁾.

El carácter excepcional de estas medidas exige que se ajusten estrictamente a las necesidades de cada caso concreto. Se requiere especial cuidado cuando, como en el caso de SAB (Mosel I), se conceden ayudas a una empresa que sólo se privatiza parcialmente. En vista de la justificación de la cobertura de pérdidas por la Treuhand, ha de considerarse que tal cobertura sólo puede ser autorizada si representa una compensación de las desventajas derivadas del sistema de producción no rentable CDK o de otras circunstancias inherentes a los nuevos Estados federados.

A partir de los costes de material de Mosel I y otros datos facilitados por Volkswagen, la Comisión ha examinado los costes de explotación de la empresa en participación con objeto de determinar qué parte de las pérdidas ha de atribuirse a la producción CKD y a otros inconvenientes del emplazamiento. Así, todas las pérdidas derivadas del montaje del Polo hasta 1991 y de la fabricación del Golf A 2, que finalizó en julio de 1991, pueden atribuirse a las desventajas de costes. Estas pérdidas ascienden a un total de 235 millones de marcos, de los que el 87,5% son de cargo de la Treuhand (205,6 millones de marcos). Por lo tanto, la Comisión considera que la cobertura de pérdidas por valor de 205,6 millones de marcos alemanes constituye una ayuda a la reestructuración.

Desde el principio, la producción de los modelos Polo y Golf A 2 en Mosel resultaba tan poco rentable que ningún inversor privado sensato la habría acometido en solitario. Cuando, en julio de 1992, comenzó a fabricarse el Golf A 3, el montaje de las carrocerías se trasladó a Mosel II, con lo que desapareció una de las desventajas de costes mencionadas anteriormente. No obstante, los costes extraordinarios derivados del sistema CKD siguieron produciéndose hasta finales de 1992, ya que el traslado del suministro de Wolfsburg a los proveedores locales fue gradual y hasta enero de 1993 no se trasladó la logística de Wolfsburg para el suministro local. Según los cálculos de la Comisión, de las pérdidas derivadas de la producción del actual Golf A 3 entre agosto y diciembre de 1992, ha quedado probado que 111 millones de marcos alemanes (de los cuales 97,1 millones corresponden a la Treuhand) han de atribuirse al sistema de producción CKD. Volkswagen no ha podido aclarar por qué los costes de material del modelo A 3 ascendieron repentinamente a 69 millones de marcos alemanes en el último trimestre de 1992 (parte correspondiente a la Treuhand: 60,4 millones de marcos alemanes). Aunque la Comisión admite que los costes pudieron aumentar por razones económicas, no tiene la certeza de que este aumento obedezca únicamente a las desventajas regionales derivadas de la producción CKD, que encarecieron la reestructuración. No obstante, dado que estas desventajas regionales no desaparecieron repentinamente a finales de 1992, la Comisión está dispuesta a admitir también con

respecto al tercer ejercicio (1993) la cobertura de las pérdidas derivadas de las desventajas regionales subsistentes. La cobertura por parte de la Treuhand de las demás pérdidas registradas en 1992 puede autorizarse, en proporción a la participación de este organismo, como ayuda de reestructuración por valor de 157,5 millones de marcos alemanes.

La Comisión tiene la intención de autorizar las ayudas a la reestructuración por un importe total de 481,3 millones de marcos alemanes, en vista de que la capacidad de producción se ha reducido de 910 vehículos diarios en el momento de concesión de las ayudas a 400 vehículos diarios en la actualidad, lo que representa una contribución suficiente a la resolución de los problemas estructurales que afectan al sector automovilístico. Esta ha sido la postura de la Comisión en otros casos de reestructuración, como Renault, Rover o ENASA ⁽²⁾. Se consideró que el importe de las ayudas a la reestructuración era proporcionado con el gasto si la relación entre las ayudas y las necesidades globales de financiación de la empresa durante el período de reestructuración (806,1 millones de marcos alemanes entre 1991 y 1993) equivalía aproximadamente al porcentaje de reducción de la capacidad durante la reestructuración. En este caso, las ayudas representaban el 59,7%, porcentaje ligeramente superior a la reducción de la capacidad de SAB en un 56%. Dada la difícil situación social y económica en que se encuentran los nuevos estados federados, que han sido clasificados como región del objetivo n° 1, esta pequeña sobrecompensación resulta justificada.

Cuando la Comisión autorizó la concesión de una ayuda de salvamento a SAB en forma de garantía de créditos por valor de 150 millones de marcos alemanes, declaró que sólo podría autorizar la cobertura de pérdidas en su decisión definitiva si se destinaba al reembolso de los créditos bancarios, de forma que se eximiera a la Treuhand de su responsabilidad como avalista. La cobertura autorizada en este caso es superior a los créditos bancarios garantizados, por lo que SAB habrá de reembolsarlos en su totalidad.

Chemnitz I

A juicio de la Comisión, la antigua fábrica de motores de Barkas Chemnitz I había quedado también obsoleta, no cumplía los requisitos de calidad y eficiencia occidentales y sólo podía mantenerse, aun con cuantiosas inversiones, durante un tiempo limitado. Como solución provisional para mantener este emplazamiento industrial, la Treuhand llevó a cabo un proceso de reestructuración hasta que estuviera terminada la nueva fábrica de motores. Se sabía desde el principio que la reestructuración exigiría importantes recursos y se registrarían pérdidas iniciales que ningún inversor privado estaría dispuesto a cubrir. En opinión de la Comisión, tanto las inversiones directas como la cobertura de pérdidas por parte del Treuhand en 1991 formaban parte del mismo proyecto: el mantenimiento a largo plazo de la fabricación de motores en Chemnitz. Por ello, la Comisión concluyó que todas estas medidas representaban ayudas a la reestructuración.

Dado que la planta fabricaba motores aligerados con tecnología Volkswagen, esta empresa era la única benefi-

⁽¹⁾ Véase la Decisión de la Comisión sobre la ayuda n° NN 108/91, de 26 de septiembre de 1991, SG(91) D/17825, relativa a la financiación y otras medidas en el ámbito de competencias de la Treuhand.

⁽²⁾ Véase DO n° L 367 de 16. 12. 1967, p. 62, DO n° L 25 de 28. 1. 1989, p. 92. y DO n° L 220 de 11. 8. 1988, p. 30.

ciada. No obstante, Volkswagen sólo estaba dispuesta a adquirir MWC —por los problemas de calidad y eficiencia descritos— si la Treuhand garantizaba la adaptación de la producción al nivel occidental. Como han confirmado expertos independientes, Volkswagen disponía ya de capacidad suficiente de fabricación de motores en Salzgitter, por lo que no necesitaba adquirir Chemnitz I.

En el origen de esta solución transitoria se encuentra la pretensión de mantener y formar una mano de obra especializada en la región hasta que estuviera terminada la nueva planta Chemnitz II. En una región caracterizada por el elevado desempleo y la baja productividad, se crearon o conservaron en esta planta 540 puestos de trabajo. El cierre de la planta habría tenido un coste social muy elevado. Dado que el objetivo último es lograr la cohesión económica y social, la Comisión comparte la opinión del Gobierno alemán de que el mantenimiento de Chemnitz I redundaría en interés de la Comunidad.

Para la reestructuración se concedieron ayudas a la inversión por valor de 7,8 millones de marcos alemanes (subvenciones y desgravaciones), que fueron acordadas por la Treuhand y desembolsadas entre 1992 y 1993. Dado que la reestructuración aún no había finalizado en el momento de la venta, esta ayuda puede admitirse como ayuda a la reestructuración. La prueba de que este proceso tuvo éxito es que la empresa obiene ya beneficios. No obstante, la ayuda únicamente puede autorizarse si, como se acordó en el contrato de compraventa, revierte de nuevo a la Treuhand, que fue quien realizó las inversiones.

Las inversiones efectuadas por Volkswagen en Chemnitz I tras la reestructuración (es decir, a partir de 1993) han de evaluarse con arreglo a las normas de las Directrices comunitarias sobre ayudas para innovación, modernización y racionalización. En ese caso, se trata de inversiones normales en modernización y reposición, para las que en principio no se autoriza ninguna ayuda en las Directrices. Por lo tanto, únicamente se puede admitir una ayuda regional a las inversiones de Volkswagen Sachsen en Chemnitz I que se destinen a la nueva planta Chemnitz II, hasta un máximo de su valor contable en el momento de la cesión.

La Comisión puede aceptar las ayudas a la reestructuración concedidas por la Treuhand a Barkas en forma de cobertura de pérdidas por valor de 59 millones de marcos alemanes y a MWC en forma de cobertura de pérdidas y ayuda a la inversión por valor de 18 y 7,8 millones de marcos alemanes. En opinión de la Comisión, la ayuda a la reestructuración de MWC era un elemento necesario pero suficiente del plan de reestructuración de la Treuhand y Volkswagen entre 1991 y 1993. La reestructuración no fue acompañada de una reducción de la capacidad. Chemnitz I trajo consigo un exceso de capacidad de fabricación de motores en Volkswagen e hizo necesario un nuevo reparto de la producción, con lo que no se utilizaba plenamente la capacidad de Salzgitter ni la de Chemnitz. La Comisión considera que en este caso no podía recortarse la capacidad, ya que Chemnitz contaba con una sola línea de producción. Si se exigiera el cierre de Chemnitz I, se estaría obstaculizando, como ya se ha indicado, la consecución de un objetivo regional. Además,

la Comisión se ha preocupado siempre por la capacidad de producción de vehículos, que no se ve afectada por esta planta.

Dado que la Comisión considera suficientes las ayudas a la reestructuración concedidas a esta planta, no puede admitirse ninguna otra ayuda a través del precio de venta de Chemnitz I a Volkswagen. Por ello, es necesario que se incluya en el contrato una cláusula que garantice que, por cada mes en que continúe la producción de vehículos a partir de junio de 1994, el precio se aumentará en un millón de marcos alemanes, deduciéndose del mismo la amortización mensual de las inversiones necesarias para mantener la producción del motor de 1,05 litros.

Eisenach

Por lo que se refiere a la ayuda para la reestructuración de la fábrica de culatas de Eisenach, por 10,55 millones de marcos alemanes la Comisión ha llegado a la conclusión de que, pese a que estas instalaciones eran relativamente nuevas cuando Volkswagen las adquirió, en marzo de 1992, la empresa tuvo que invertir en las mismas para modernizarlas y ampliar su gama de productos a fin de lograr una utilización rentable de la capacidad. Como se desprende de los datos de que dispone la Comisión, estas inversiones formaban parte de un plan viable de reestructuración. Se considera que el mantenimiento de esta planta hasta 1996 redundaría en interés de la Comunidad, pues en ella trabajan cerca de 200 personas, la producción continuará únicamente hasta 1996 (fecha en que se cerrará la planta), las ayudas son relativamente pequeñas y Volkswagen cuenta con otra fábrica de culatas en Salzgitter. Además, las ayudas no permitirán a Volkswagen aumentar su cuota de mercado a expensas de sus competidores.

X

La Comisión estima que la reestructuración de Mosel I alcanzó su objetivo a finales de 1993. No obstante, Alemania proyecta seguir cubriendo las pérdidas registradas en 1993 y mantener las ayudas a la inversión hasta 1997.

El proyecto de cobertura de pérdidas de SAB por valor de 66,9 millones de marcos alemanes no guarda una proporción adecuada con los costes de reestructuración ni puede justificarse por razones de política regional. Se trata, por tanto, de ayudas de explotación, que no pueden autorizarse en ningún caso conforme a las Directrices comunitarias.

Si, como alegan Volkswagen y SAB, la Treuhand tuviera que pagar 20,5 millones de marcos alemanes en concepto de intereses por la demora en la cobertura de pérdidas de SAB, se estaría ante otra ayuda estatal. Como ya se ha expuesto, este importe excedería del máximo admisible en el caso de Mosel I. Por ello, no puede admitirse el pago de intereses.

Las ayudas a la inversión proyectadas para el período 1994-1997 por valor de 21,6 millones de marcos alemanes en forma de subvenciones (17,8 millones de marcos alemanes) y desgravaciones (3,8 millones de marcos ale-

manes) constituyen una ayuda para inversiones en modernización y reposición, y no puede autorizarse bajo ningún concepto conforme a las Directrices,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las siguientes ayudas concedidas por Alemania para diversos proyectos de inversión de Volkswagen AG en los nuevos Estados federados son compatibles con lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE y la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo sobre el EEE:

- una ayuda a Sächsische Automobilbau GmbH (Mosel I) en forma de subvenciones por un valor máximo de 95,4 millones de marcos alemanes, condedidas ilegalmente y en su totalidad antes de la suspensión del desembolso de las ayudas, y desgravaciones por un valor máximo de 24,2 millones de marcos alemanes, de los cuales 19 millones se condedieron ilegalmente antes de la suspensión de las ayudas;
- cobertura de pérdidas de Mosel I por la Treuhandanstalt por valor de 363,1 millones de marcos alemanes, de los cuales ya se habían desembolsado ilegalmente 145,7 millones de marcos alemanes antes de la suspensión de las ayudas;
- cobertura de pérdidas de Barkas (Chemnitz I) por la Treuhandanstalt por un valor máximo de 59 millones de marcos alemanes, desembolsados de forma ilegal antes de la suspensión de las ayudas;
- cobertura de pérdidas de Motorenwerk Chemnitz (Chemnitz I) por la Treuhandanstalt por valor de 18 millones de marcos alemanes, desembolsados de forma ilegal antes de la suspensión de las ayudas;
- ayudas a la inversión concedidas a Motorenwerk Chemnitz o Volkswagen Sachsen (Chemnitz I) en forma de subvenciones por un importe máximo de 5,8 millones de marcos alemanes y desgravaciones por un importe máximo de 2 millones de marcos alemanes;
- ayudas que se proyecta conceder a Volkswagen Sachsen GmbH para la fabricación de culatas en Eisenach, a través de subvenciones, desgravaciones y amortizaciones especiales por un valor total de 10,55 millones de marcos alemanes.

Artículo 2

El precio de venta de 68 millones de marcos alemanes que Volkswagen ha de pagar a la Treuhandanstalt por Motorenwerk Chemnitz (Chemnitz I), con arreglo a las cláusulas VI y VII del acuerdo de base entre la Treuhand y Volkswagen de 18 de octubre de 1990, no contiene ninguna ayuda estatal, siempre que se introduzcan en dicho acuerdo las siguientes modificaciones: por cada mes en que prosiga la fabricación de motores a partir de junio de 1994, el precio de venta se incrementará en un millón de marcos, pagadero por adelantado; hasta finales de

1995, podrán deducirse las inversiones realizadas en el mantenimiento de la viabilidad de la planta a través de amortizaciones normales de las instalaciones técnicas. El precio de venta incrementado no será exigible si, a partir de 1994, la planta fabrica únicamente piezas de repuesto de motores o el nuevo motor de 1,4/1,6 litros.

Artículo 3

Alemania exigirá a Sächsische Automobilbau GmbH el reembolso de subvenciones por valor de 16 173 000 de marcos alemanes, es decir, la diferencia entre el importe de las subvenciones que se declaran compatibles con el mercado común en el primer guión del artículo 1 y la parte de las ayudas que ya se ha abonado a la empresa. El importe que ha de reembolsarse devengará intereses desde el 28 de octubre de 1991 (fecha del desembolso) al tipo que se aplicaba en Alemania en la fecha tomada como referencia para el cálculo del equivalente neto de subvención de las diversas ayudas.

Artículo 4

Las siguientes ayudas concedidas por Alemania para diversos proyectos de inversión de Volkswagen AG en los nuevos Estados federados son incompatibles con el mercado común, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 92 del Tratado CE y en el apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE, por lo que no pueden autorizarse:

- cobertura de pérdidas de Mosel I por encima del importe mencionado en el artículo 1, es decir, por otros 66,9 millones de marcos alemanes;
- la ayuda a la inversión proyectada para Mosel I por encima del importe mencionado en el artículo 1, es decir, otros 17,8 millones de marcos alemanes en concepto de subvenciones y 3,8 millones de marcos alemanes en forma de desgravaciones;
- la ayuda proyectada para Mosel I en forma de pago de intereses de la Treuhand por valor de 20,5 millones de marcos alemanes por la demora en la cobertura de pérdidas.

Artículo 5

Alemania informará a la Comisión de las medidas adoptadas en cumplimiento de la presente Decisión en el plazo de un mes a partir de su notificación.

Artículo 6

El destinatario de la presente Decisión será la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 27 de julio de 1994.

Por la Comisión

Hans VAN DEN BROEK

Miembro de la Comisión