

DECISIÓN DE LA COMISIÓN**de 27 de noviembre de 2002****relativa a la ayuda estatal que Alemania ha concedido a Doppstadt GmbH***[notificada con el número C(2002) 4482]***(El texto en lengua alemana es el único auténtico)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2003/282/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

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

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾,

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

- (1) Por carta de 5 de octubre de 1999 Alemania informó a la Comisión, de conformidad con el apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE, sobre la ayuda a la reestructuración para la privatización de la antigua LandTechnik Schönebeck GmbH en favor de Ferdinand Doppstadt. La empresa pasó a denominarse Doppstadt GmbH en mayo de 1999.
- (2) La Comisión comunicó a Alemania, con carta de 1 de agosto de 2000, su decisión de incoar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE debido a estas ayudas.
- (3) La Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ⁽²⁾. La Comisión instó a los interesados a formular sus observaciones sobre la ayuda en cuestión.
- (4) La Comisión no recibió observaciones de ningún interesado.

⁽¹⁾ DO C 278 de 30.9.2000, p. 17.

⁽²⁾ Véase la nota 1.

- (5) Doppstadt GmbH es una sociedad de rescate que procede de la antigua LandTechnik Schönebeck GmbH (LTS) y su filial al 100 % GS Fahrzeug- und Systemtechnik GmbH. LTS formaba parte de un grupo de ocho empresas de Alemania oriental que en el año 1994 fueron privatizadas con el nombre EFBE Verwaltungs GmbH & Co. Management KG, ahora Lintra Beteiligungsholding GmbH. Como el proyecto de privatización original se frustró en diciembre de 1996, el Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) decidió en enero de 1997 proseguir la reestructuración de las filiales de Lintra potencialmente viables, con el fin de preparar a estas empresas para una posible reventa. Dado que LTS había recibido ayudas que debían haberse evaluado en el marco de la otra ayuda a la reestructuración notificada, el caso se registró como ayuda no notificada. En su Decisión relativa a la ayuda concedida a Lintra Beteiligungsholding GmbH ⁽³⁾ (Decisión Lintra), la Comisión decidió sobre la ayuda desembolsada a LTS a través de Lintra Beteiligungsholding GmbH.

II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

- (6) EL beneficiario de la ayuda, Doppstadt GmbH, es una sociedad de rescate que procede de la antigua LandTechnik Schönebeck GmbH (LTS) y su filial al 100 % GS Fahrzeug- und Systemtechnik GmbH.
- (7) El 10 de mayo de 1999 las actividades de LTS y GS se transfirieron a una nueva sociedad con un capital social de 25 641 euros (EUR) ⁽⁴⁾. El mismo día se transfirieron

⁽³⁾ Decisión de la Comisión, de 28 de marzo de 2001, relativa a las ayudas estatales concedidas por Alemania a EFBE Verwaltungs GmbH & Co. Management KG (en la actualidad, Lintra Beteiligungsholding GmbH, junto con las empresas Zeitzer Maschinen, Anlagen Geräte GmbH, LandTechnik Schlüter GmbH, ILKA MAFA Kältetechnik GmbH, SKL Motoren- und Systembautechnik GmbH, SKL Spezialapparatebau GmbH, Magdeburger Eisengießerei GmbH, Saxonia Edelmetalle GmbH y Gothaer Fahrzeugwerk GmbH) (DO L 236 de 5.9.2001, p. 3).

⁽⁴⁾ Los valores indicados en EUR incluyen redondeos de conversión (factor de conversión 1,95).

a Ferdinand Doppstadt las acciones de la empresa. La denominación de esta empresa es Doppstadt GmbH. Por último se disolvieron LTS y GS.

- (8) Doppstadt GmbH tiene su sede en Schönebeck, Sajonia-Anhalt. Fabrica vehículos de transporte de distintas potencias, equipos de ecotecnología, cosechadoras picadoras y componentes de sistemas. En mayo de 2002 tenía 305 empleados.
- (9) El inversor, Ferdinand Doppstadt, se seleccionó sobre la base de una licitación abierta llevada a cabo a principios de 1999. Hubo 21 empresas interesadas. Suya fue la mejor oferta en el marco de las negociaciones con los interesados. El precio de compra de la nueva empresa creada ascendió a 25 641 EUR.
- (10) El inversor es director operativo de un grupo de siete empresas activas en el ámbito de los automóviles, servicio postventa y distribución en el extranjero. Antes de la adquisición, las empresas tenían en total 38 empleados.

1. La reestructuración

- (11) En un principio, la reestructuración debía desarrollarse de mayo de 1999 a finales de diciembre de 2002. El plan original de reestructuración preveía inversiones y medidas de reestructuración por un valor de 39,722 millones EUR (incluidos fondos públicos). Las inversiones tenían por objetivo principal sustituir la maquinaria y las herramientas obsoletas, incrementar la calidad y la flexibilidad de los procesos de producción y cumplir las normas de protección del medio ambiente.
- (12) Hasta el 31 de diciembre de 2002 el inversor incrementará el capital social de la sociedad para llegar a 10,25 millones EUR y la dotará del capital de explotación necesario de como mínimo 14 millones EUR.

- (13) Según la información transmitida, el objetivo de la reestructuración es completar la gama de productos de Doppstadt y ampliarla sistemáticamente. Un elemento esencial del plan de reestructuración reside en la utilización de las sinergias del grupo de empresas Doppstadt mediante la distribución de la gama de vehículos de esta marca, que está bien implantada. La futura estrategia prevé que Doppstadt GmbH se concentre en el sector municipal y se sitúe como proveedor de un conjunto completo de vehículos de transporte. Además, según el nuevo plan, un máximo de un 25 % de las capacidades de producción deberán utilizarse para ejecutar las subcontratas de Doppstadt Calbe GmbH. La utilización de las restantes capacidades deberá estar garantizada por la producción de modelos de las versiones actuales y futuras así como nuevos productos. Se declaraba, además, que el 25 % del futuro volumen de negocios provendría de la transferencia de la fabricación de las empresas situadas en Velbert y Calbe.
- (14) La distribución de los productos debe efectuarse con el apoyo de DVG Doppstadt Vertriebsgesellschaft GmbH utilizando la red de distribución existente en Alemania y el extranjero. Las previsiones calculan un volumen de ventas mínimo de 500 unidades del producto principal, el vehículo especial de transporte TRAC (en lo sucesivo, «Trac») y hasta finales de la reestructuración se pronostica un incremento anual de las ventas del 10 al 15 %.
- (15) Las previsiones del desarrollo futuro de la empresa se cifran en un resultado positivo de [...] (*) millones EUR en 2002 con un volumen de negocios de [...] (*) millones EUR. Para 2003 las previsiones son de unos beneficios de [...] (*) millones EUR con un volumen de [...] (*) millones EUR.
- (16) Las ventas de Doppstadt GmbH en el año 2000 se repartieron de la forma siguiente: Alemania [...] (*) %, CEI [...] (*) %, Europa occidental [...] (*) %.
- (17) En la Decisión de incoar el procedimiento formal de investigación (Decisión de incoación) la Comisión determinó la financiación del plan de reestructuración como sigue:

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

(en millones EUR)

Costes		Financiación		
		BvS/Estado federado		Inversor
Inversiones	27,13	Regímenes autorizados		6,934
		GA-Mittel ⁽⁵⁾	8,14	
		Primas fiscales a la inversión ⁽⁶⁾	5,42	
		Subvención del Estado de Sajonia-Anhalt	12,079	
Costes de reestructuración	12,58			
Compensación de pérdidas	6,4	Subvención del BvS	13,552	
Capital de explotación	6,685	BvS	2,6	14,07
Instalaciones de producción iniciales	6,6	BvS	6,6	
Renuncia al cobro	5,415	BvS	5,415	
Total	74,901		53,896	21,004
			= 72 %	= 28 %

Nota: El cuadro contiene cifras redondeadas y no es aritméticamente correcto.

⁽⁵⁾ 27. Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur». Ayuda estatal C 84/98, autorizada mediante una Decisión de la Comisión de 21.4.1999, notificada a Alemania por carta SG(1999) 03472 de 17 de mayo de 1999.

⁽⁶⁾ Investitionszulagengesetz 1996, ayuda estatal N 494/A/95, la Decisión se comunicó a Alemania mediante carta SG(96) 3794 de 11 de abril de 1996.

(18) Además de la financiación indicada en el cuadro, Alemania incluyó en la financiación de la reestructuración una contribución de 2,8 millones EUR para costes de personal. Esta contribución proviene de la renuncia parcial a los salarios y retribuciones por parte de los empleados de Doppstadt GmbH durante el período de reestructuración.

2. Decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE

(19) En la Decisión de incoación del procedimiento, la Comisión observó que el inversor F. Doppstadt no tenía experiencia anterior en el ámbito de los vehículos de transporte y que sólo disponía de medios financieros limitados. La Comisión constató además que la información de que disponía sobre los mercados de referencia no eran suficientes para poder saber si los ambiciosos objetivos de ventas en los que se basaba la viabilidad a largo plazo de la empresa eran realistas y plausibles. Por todo ello la Comisión puso en duda que el plan de reestructuración pudiera restablecer la viabilidad de la empresa a largo plazo.

(20) En la Decisión de incoación la Comisión señaló además que no disponía de información suficiente para descartar que la renuncia por un valor de 5,3 millones EUR concedida a LTS en el año 1997 pudiera considerarse como ayuda a la reestructuración en curso. Por este motivo, en la Decisión de incoación se consideró parte de la financiación de la reestructuración. En consecuencia se consideró que la parte de la financiación pública se situaba en 53,896 millones EUR, lo que corresponde al 72 % de los costes totales. La contribución del beneficiario asciende a 21,004 millones EUR, o sea el 28 % de los costes. Por ello a la Comisión se le planteaban dudas parciales de que la aportación del inversor pudiera considerarse importante tal como prescriben las Directrices de salvamento y reestructuración.

(21) La Comisión constató, además, que la reestructuración prevista se compondría fundamentalmente de inversiones. Del total de 39,732 millones de EUR destinado a las medidas de reestructuración, 27,133 millones EUR (69 %) corresponderían a inversiones. Esto permite suponer que el carácter del proyecto es más bien la financiación de una nueva inversión que una reestructuración.

En el presente caso se plantean dudas sobre la proporcionalidad de la ayuda. Si el proyecto se considera nueva inversión y no reestructuración, la intensidad del mismo debería respetar los límites máximos regionales.

- (22) Recuerda por otra parte la Comisión que la decisión final en el asunto C 41/99, todavía pendiente, relativo a Lintra Beteiligungsholding GmbH, podría revelar otras obligaciones respecto a la antigua LTS que habría que sumar a los costes del actual plan de reestructuración. Estas obligaciones suplementarias deberían tenerse en cuenta al examinar la capacidad del plan de reestructuración para garantizar la viabilidad a largo plazo de la empresa y la proporcionalidad de la ayuda.

III. COMENTARIOS DE ALEMANIA

- (23) Por carta de 6 de noviembre de 2000 Alemania presentó sus comentarios sobre la Decisión de incoar el procedimiento. Por carta de 21 de septiembre de 2001 Alemania informó a la Comisión que se había modificado el plan de reestructuración. Las observaciones de Alemania se recogen a continuación.

1. Obligaciones resultantes de la decisión Lintra

- (24) Por lo que respecta a eventuales obligaciones respecto a la antigua LTS, que deban tenerse en cuenta en el marco del presente procedimiento, Alemania remite a su postura en relación con el asunto C-41/99 relativo a Lintra Beteiligungsholding GmbH. Las observaciones tienen por objeto las obligaciones de Lintra frente a LTS ⁽⁷⁾ por un importe total de 4 088 648,54 EUR. LTS en liquidación cumplió con estas obligaciones.

2. Calificación del proyecto como reestructuración

- (25) Por lo que respecta al carácter de la privatización de la antigua LTS como reestructuración, declara Alemania que el plan de reestructuración cumple todos los criterios previstos en las directrices. El nuevo inversor ha proseguido sin interrupción la actividad de LTS/GS, que desde 1999 estaba en liquidación. La primera medida de reestructuración fue la creación de la sociedad de rescate Doppstadt GmbH que prosiguió con las actividades de las dos sociedades anteriores como sigue:

- primero, con 192 empleados de los 260 iniciales,
- con la misma cartera de pedidos,

- con los contratos en curso con los mismos proveedores,
- con el mismo volumen de producción y una gama de productos modificada,
- con los mismos centros de producción,
- con los mismos procedimientos y las mismas materias primas y existencias,
- así como en las mismas condiciones técnicas.

- (26) Por ello la empresa prosiguió al principio en las mismas condiciones poco rentables que existían cuando se liquidaron las sociedades anteriores. Al mismo tiempo, el plan de reestructuración elaborado por el comprador se fue aplicando progresivamente.

- (27) Según las indicaciones de Alemania, el plan de reestructuración incluye las medidas siguientes:

- a) medidas internas,
- plantilla: formación de los empleados recolocados; garantizar el porvenir reforzando las medidas de formación,
 - distribución: integración en la red de distribución existente del grupo Doppstadt,
 - gama de productos: adaptación de la gama de productos suspendiendo la producción de los vehículos que no sean rentables y sustituirla por nuevos productos modernos y penetración en segmentos de mercado prometedores,
 - medidas de reestructuración no capitalizables: verificación de la implantación de las cadenas de producción y racionalización de los ciclos de trabajo para que la empresa pase de ser un fabricante en serie a convertirse un proveedor moderno de máquinas especiales personalizadas;

- b) inversiones,

- remediar el retraso de inversiones: modernización de los actuales centros de producción para cumplir con las normas de protección medioambiental, mejora de la calidad, flexibilización, sustitución de herramientas y maquinaria obsoletas;

- c) medidas financieras:

- aportación de capital por parte del comprador, la plantilla, BvS y el Estado federado de Sajonia-Anhalt; compensación de pérdidas.

⁽⁷⁾ Cuando LTS pertenecía a LINTRA, el nombre de la empresa era LandTechnik Schlüter GmbH.

- (28) Según las observaciones de Alemania, las inversiones son sólo una parte de la reestructuración de la empresa, pero forman parte integrante del plan de reestructuración en su conjunto. Ellas solas no bastan para restablecer la viabilidad de la empresa a largo plazo, sin reorganizar y racionalizar los ciclos de trabajo, modernizar la gama de productos y reorganizar las finanzas.
- (29) Por estas razones, Alemania opina que el plan de reestructuración cumple los criterios de las directrices y no puede considerarse como una nueva inversión en el sentido del desarrollo regional.

3. Viabilidad del plan de reestructuración

- (30) Por lo que respecta al inversor, Alemania declara que la familia Doppstadt, en cuyas empresas trabajaba Ferdinand Doppstadt antes de emprender sus propias actividades comerciales, tiene más de 30 años de experiencia en la fabricación de vehículos de transporte. La experiencia práctica que adquirió en el marco de su actividad en la agricultura, prestando servicios a la administración municipal, la distribución y servicio posventa para Unimog y otras marcas, se introdujo inmediatamente en el desarrollo de los vehículos de transporte. A principios de los años 70 Doppstadt desarrolló la dirección hidráulica para el Mercedes Benz MB-Trac 65. En esa época Doppstadt efectuó también ensayos para Deutz-Intrac.
- (31) Doppstadt se ha concentrado siempre en el desarrollo de soluciones muy personalizadas en mercados especializados. Antiguamente Doppstadt utilizó sus propios vehículos de transporte, y en algunos casos los de otros fabricantes, para usar los útiles desarrollados por ella o conectarlos a estos vehículos (por ejemplo el Grizzly conectado al Steyr-Tracs mediante el convertidor Doppstadt).
- (32) Por lo que respecta a los medios financieros del inversor, Alemania señala que de acuerdo con el contrato de privatización las obligaciones financieras del comprador estaban garantizadas por un aval bancario de 2,05 millones EUR, una promesa de crédito bancario en la forma habitual para garantizar los compromisos de inversión por 6,934 millones EUR y otra promesa de crédito a la inversión para garantizar la financiación operativa por 14,07 millones EUR. Según la información suministrada por Alemania, estas promesas de financiación de los bancos de la empresa deberían ser suficientes para disipar las dudas de la Comisión sobre la solvencia del inversor.
- a) *Plan de reestructuración modificado*
- (33) Alemania presentó también un plan de reestructuración modificado. Según sus indicaciones el plan debió modificarse por problemas que surgieron en relación con la introducción en el mercado del principal producto, el Trac.
- (34) Declara Alemania que la empresa no alcanzó los objetivos iniciales de volumen de negocios y de resultados, principalmente porque no se alcanzó el objetivo del volumen de negocios en los vehículos de transporte. Cuando el inversor se hizo cargo de la empresa se supuso que el producto principal de LTS, el Trac, podría ponerse en el mercado inmediatamente. La aplicación de las medidas de reestructuración (fabricación, logística y distribución) se inició partiendo del principio de que el Trac estaba listo para el mercado. En consecuencia se incrementaron considerablemente el número de empleados y las existencias. Los primeros vehículos se entregaron a principios de 2000 y en ese momento se vio que el Trac estaba superado técnicamente y que no correspondía a las exigencias de los clientes de disponer de un vehículo de transporte moderno y polivalente.
- (35) El plan de reestructuración modificado prorrogó en un año el período de reestructuración. En vez de en el año 2002 previsto originalmente, no se esperan resultados positivos hasta 2003. Los principales puntos del plan modificado se citan a continuación.
- (36) En enero de 2001 se nombró un nuevo director de las secciones de producción, técnica y desarrollo. Se creó un nuevo equipo especial de construcción para modernizar la serie Trac y desarrollar un nuevo producto. Se optimizaron los ciclos de trabajo y se introdujo el trabajo en equipo. El 30 de junio de 2001 se redujo en 71 personas el número de empleados.
- (37) Se replanteó la colaboración con los distribuidores y se redefinieron las necesidades al respecto. Se buscó otro directivo y se contrataron asesores externos que ayudarían a la empresa a llevar a cabo el proceso de reestructuración. En agosto de 2001 se creó un comité consultivo para mejorar los controles y ayudar a descubrir a tiempo los potenciales problemas.
- (38) Por lo que respecta a las inversiones, se declaró que hasta el 18 de junio de 2001 éstas habían alcanzado un volumen de 10,063 millones EUR. Pero el importe total de las inversiones es de 9,581 millones EUR menos ya que la empresa renuncia a construir una central eléctrica propia. A consecuencia de la liberalización de los mercados energéticos la explotación de una central propia no es necesaria ni sensata desde el punto de vista económico.
- (39) El coste de otras medidas de reestructuración pasará de 12,589 millones EUR iniciales a 17,367 millones, o sea un incremento de 4,777 millones EUR. Las medidas

aplicadas hasta junio de 2001 ascendieron a 13,603 millones EUR. La necesaria modernización de la serie Trac hizo que hicieran falta más medios financieros. El desarrollo de los Trac se cifró en [...] (*) millones EUR. Para la presentación de los productos en ferias especializadas y otras actividades promocionales en los ámbitos de la comercialización y distribución de los Trac, se utilizaron [...] (*) millones EUR. Otros [...] (*) millones EUR son necesarios para reorganizar la empresa (introducción de trabajo en equipo, mejora de la comunicación interna, incremento de la productividad y asesoría externa). Además la situación actual de la empresa hace que sea necesaria una aportación complementaria de capital de explotación de [...] (*) millones EUR.

(40) Alemania explica que las medidas suplementarias se financiarán mediante ayudas estatales. Como la reducción del coste de las inversiones implica el correspondiente descenso de las ayudas a la inversión, según el nuevo plan la ayuda total de la reestructuración se eleva a 45,409 millones EUR; esta cantidad es inferior a la suma prevista en el plan original. La financiación por el inversor no sufre cambios. En consecuencia el plan de reestructuración modificado prevé un coste de reestructuración total de 69,26 millones EUR, es decir 3,071 millones EUR por debajo de los costes del plan original.

(41) Por lo que respecta a la financiación de la reestructuración establecida por la Comisión en su decisión de incoación del procedimiento, Alemania admite que el préstamo de BvS de 2,6 millones EUR y la cesión de activos por 6,6 millones EUR constituyen ayudas a la reestructuración. Alemania señala, sin embargo que el precio pagado por el inversor por la nueva empresa de 25 641 EUR debe incluirse en la contribución del inversor.

(42) Las previsiones de la futura evolución financiera de la empresa, de acuerdo con el nuevo plan, se recogen en el cuadro siguiente:

(en millones EUR)

	2001 (antiguo)	2001 (nuevo)	2002 (antiguo)	2002 (nuevo)	2003 (antiguo)	2003 (nuevo)
Volumen de negocios	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Conclusión	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)

Nota: Las cifras del cuadro están redondeadas.

(43) Alemania aclara que según el nuevo plan el restablecimiento de la viabilidad de la empresa se retrasa un año en relación con el plan inicial. En vez de en el año 2002 previsto originalmente, no se esperan resultados posi-

vos hasta 2003. En primer lugar el incremento del volumen de negocios se generará principalmente por la fabricación de equipos de ecotecnología. A partir de 2003, tras la introducción en el mercado de la nueva serie Trac, estos productos serán la piedra angular de los nuevos planes y generarán un tercio del volumen de negocios. La parte del volumen de negocios total representado por los vehículos Trac (incluidos los recambios) deberá ser del [...] (*) % en 2003.

Parte prevista del volumen de negocios de la empresa correspondiente a los vehículos Trac (incluidos los recambios)

	2001		2002		2003	
	millones EUR	%	millones EUR	%	millones EUR	%
Volumen de negocios total	28,8	100	[...] (*)	100	[...] (*)	100
Trac	3,8	13,3	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Piezas de recambio	2,8	9,9	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)

Nota: Las cifras del cuadro están redondeadas.

(44) Alemania indica que para alcanzar el volumen de negocios previsto con los vehículos Trac, el nuevo plan prevé la venta de [...] (*) vehículos en el año 2002 y [...] (*) en 2003. Está previsto que al final de la reestructuración las ventas anuales se sitúen entre [...] (*) y [...] (*) unidades.

b) Informaciones sobre el mercado

(45) Alemania declaró que Doppstadt GmbH está presente en el segmento de mercado «vehículos de transporte de distintas potencias». Su gama de productos incluye vehículos municipales y vehículos especiales fabricados específicamente para sus clientes y que se pueden utilizar en muchos ámbitos diferentes. Como estos vehículos pueden recibir un gran número de accesorios y herramientas especiales utilizados en otros sectores, se pueden emplear como tractores convencionales en agricultura y fuera de este ámbito. La información transmitida ilustra la posible utilización de una amplia gama de accesorios tanto de los sectores agrícola y municipal como de la construcción y la silvicultura. Los mercados de los vehículos de transporte Doppstadt son fundamentalmente los municipios (urbanos y rurales), contratistas privados de explotaciones agrícolas y empresas forestales. La nueva gama de vehículos de transporte que ofrece Doppstadt GmbH abarca potencias desde 60 kW pero se centra fundamentalmente en el segmento superior, por encima de 85 kW.

- (46) Según las observaciones de Alemania, el mercado que se ha tenido en cuenta para determinar el volumen de mercado en el mercado comunitario y el de los competidores ha sido el de los tractores. Hay que señalar, sin embargo, que en el caso de los tractores y los vehículos de transporte no se trata de mercados completamente homogéneos con productos intercambiables, ya que los posibles modos de utilización de los productos en competencia no coinciden al cien por cien. Los vehículos de transporte Doppstadt se han concebido como vehículos polivalentes que permiten la utilización de equipamientos especiales. Aunque estos vehículos pueden llevar a cabo, hasta cierto punto, las mismas funciones que los camiones, por lo general no están previstos para los ámbitos en los que normalmente se utilizan éstos. Si bien los solapamientos con los camiones no son especialmente significativos, los tractores y los vehículos de transporte son intercambiables en el 90 % de los productos. Esto explica que se haya tomado el mercado de tractores como referencia para determinar el volumen del mercado de referencia.
- (47) De 1995 a 1997 la demanda de tractores en el mercado comunitario se caracterizó por unas tasas de crecimiento anuales de aproximadamente el 6 %. De 1997 a 1998 la tasa de crecimiento descendió al 2 %. Desde 1998 se ha constatado un estancamiento en la demanda de vehículos nuevos. Sin embargo, frente a otros segmentos, la demanda de tractores de una potencia superior a 85 kW ha crecido considerablemente. La parte correspondiente a las matriculaciones en Alemania de vehículos de este segmento pasó entre 1995 y 1999 de un 25 % al 33 %.
- (48) En el mercado alemán de tractores los principales competidores son Fendt (21 %), John Deere (20 %), Case/Steyr (13 %), Deutz-Fahr (9 %), New Holland (6 %) y Massey Ferguson (5 %), que juntos se reparten alrededor de $\frac{3}{4}$ del mercado. El restante 25 % del mercado se reparte entre una serie de fabricantes europeos y asiáticos. En 2001, antes de la introducción de los nuevos Trac, Doppstadt GmbH tenía una cuota de aproximadamente el 3 % del mercado de vehículos de transporte.
- (49) El mercado comunitario de tractores está dominado por los principales competidores, a saber, New Holland (16 %), Agco (12 %), John Deere (12 %), Case/Steyr (10 %) y Massey Ferguson (8 %). Con un 0,2 % en 1999 la cuota de mercado de Doppstadt era insignificante.
- (50) Por lo que respecta a las futuras perspectivas de mercado, Alemania declara que debido a la regulación del mercado por la Comunidad, la demanda de tractores y vehículos de transporte para el sector de maquinaria agrícola en Europa occidental es relativamente estable y no se ve influida por la evolución mundial de factores como el precio de los cereales, etc. Pero las necesidades de los agricultores respecto a sus vehículos de trabajo han cambiado estos últimos años, en particular en lo que se refiere a su flexibilidad y prestaciones. Muchos antiguos pequeños agricultores trabajan ahora también como contratistas para grandes explotaciones agrícolas o autoridades comunales por lo que necesitan vehículos de transporte más potentes y polivalentes capaces de trabajar a mayor velocidad terrenos diferentes y recorrer distancias más largas.
- (51) En su exposición, Alemania precisa que la demanda de vehículos de transporte en el ámbito de las administraciones municipales (mantenimiento de las vías públicas, espacios verdes y reconstitución de paisajes) está esencialmente influido por una legislación de protección al medio ambiente por lo que debe considerarse como estable.
- (52) Alemania llega a la conclusión de que el mercado de tractores y vehículos de transporte se encuentra estancado en este momento. A pesar de ello Doppstadt GmbH tiene un potencial de mercado en los ámbitos en crecimiento, sobre todo porque la empresa ofrece vehículos personalizados en los segmentos de mercado de las potencias superiores e inferiores, que a pesar del estancamiento general de la demanda se caracterizan por sus elevadas tasas de crecimiento.
- (53) Según las indicaciones de Alemania hay sobre todo un producto principal, el Trac, que debe considerarse como un producto nicho entre el tractor tradicional («tractor agrícola») y el Unimog, es decir, el vehículo polivalente de DaimlerChrysler. Alemania presentó un análisis de mercado realizado por «Management Engineers», una asesoría de empresas centrada fundamentalmente en la ingeniería, centrado sobre todo las perspectivas del nuevo Trac. Según este análisis los problemas técnicos que habían aparecido anteriormente se habían solucionado con el nuevo Trac. El Trac corresponde ahora a las exigencias técnicas del mercado a que va destinado. El estudio llega a la conclusión de que hay un segmento de mercado para el Trac no ocupado hasta ahora por los competidores. Según dicho estudio este segmento se explica por los factores siguientes.
- (54) El nuevo Trac va destinado sobre todo al segmento de más de 85 kW, que a pesar del estancamiento general del mercado del tractor ha registrado un crecimiento en los últimos años. La parte correspondiente a las matriculaciones en Alemania de vehículos de este segmento pasó entre 1995 y 2001 de un 31 % al 40 %.
- (55) El Trac se basa en el antiguo modelo de Mercedes Benz «MB-Trac», que ya no se sigue fabricando. A pesar de ello este vehículo se sigue utilizando mucho y pronto será superado. El nuevo Trac será la elección más probable para sustituir al MB-Trac. Doppstadt GmbH, que ha adquirido la patente del MB-Trac, tiene la posibilidad de utilizar sus antiguos circuitos de distribución.

- (56) El nuevo Trac ofrece posibilidades de utilización multifuncionales que pueden servir también en ámbitos distintos a los del mercado de destino tradicional, la agricultura, en los que no cesa de crecer la necesidad de estos productos. Otros clientes son los municipios y empresas que necesitan vehículos especiales y polivalentes, por ejemplo los aeropuertos, empresas de construcción, sociedades de ferrocarriles, entre otras.
- (57) Ya que DaimlerCrysler tiene previsto concentrar su proyecto polivalente («Unimog») en vehículos que puedan circular por carretera, se espera que ese segmento crezca. El estudio de mercado considera viables unas cifras de ventas anuales de [...] (*) a [...] (*) Tracs a partir del año 2003. Una encuesta entre los distribuidores de Doppstadt incluida en el análisis arrojó las siguientes estimaciones de cifras de ventas:

Estimación de ventas del Trac (según indicaciones de los distribuidores Doppstadt)

	2003	2004	2005	2006
Alemania	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Europa	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)

c) Evolución comercial de la empresa

- (58) Además del Trac, el volumen de negocios de la empresa se deberá alcanzar esencialmente por los equipos de ecotecnología. Tras la integración de algunas partes de la actividad del inversor en otras plantas, el volumen de negocios de este segmento pasó de 294 358 EUR a 9,6 millones EUR en 2000 y superó en 2001 los 13 millones EUR previstos en el plan de reestructuración.
- (59) Además, observa Alemania que el nuevo Trac se ha introducido ya en el mercado con éxito. Y según indica, Doppstadt vendió [...] (*) unidades en los tres primeros meses que siguieron a su introducción en el mercado en marzo. En abril de 2002 se alcanzó el primer resultado mensual positivo de [...] (*) EUR. En mayo de 2002 había [...] (*) pedidos en curso. En comparación con el año anterior el volumen de negocios había aumentado en un 40 %. Las últimas cifras muestran que el volumen de negocios y el resultado de explotación de julio de 2002 correspondían al plan. Por desgracia la empresa experimentó un retroceso en agosto ya que su producción se vio afectada por las inundaciones que sufrió el este de Alemania y que le obligaron a detener temporalmente su producción.

4. Financiación de la reestructuración y proporcionalidad de la ayuda

a) Contribución de los asalariados a la reestructuración

- (60) Por lo que respecta a la contribución de los trabajadores a la reestructuración por un importe de 2,82 millones EUR, Alemania estima que el hecho de que la plantilla renuncie parcialmente a sus salarios y retribuciones debe considerarse como aportación de fondos propios de la empresa en el sentido del inciso iii) del punto 3.2.2 de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ⁽⁸⁾ (en lo sucesivo, «las Directrices»). En este caso el factor decisivo consiste en determinar si la empresa reestructurada aporta una contribución en calidad de beneficiario de la ayuda. Esta contribución puede llevarse a cabo en forma de medios financieros del inversor o en otra forma por la empresa. La renuncia de los empleados a sus ingresos en forma de salarios y retribuciones debe considerarse como una aportación importante a una reestructuración que tenga éxito y debería incluirse en la aportación del beneficiario. En consecuencia, Alemania declara que la renuncia a salarios y retribuciones, aceptada por el personal, por un importe de 2,82 millones EUR debe considerarse parte integrante del plan de financiación y tenerse en cuenta al calcular el coste total de la reestructuración.

b) Renuncia del BvS a los créditos de LTS por valor de 5,424 millones EUR

- (61) Alemania declara que el BvS no renunció a sus créditos a LTS en liquidación. En abril-mayo de 2000 los intervinientes de cuentas rectificaron las cuentas anuales de LTS en el sentido de que 5,424 millones EUR (incluidos los intereses acumulados) se consignaron otra vez como deuda ante el BvS en las cuentas anuales del año comercial finalizado el 31 de diciembre de 1998. Esta cantidad se cubrirá con el producto de la liquidación de LTS. Frente al punto de vista expresado por la Comisión en la decisión de incoación del procedimiento esta cantidad no debe considerarse, por lo tanto, ayuda a la actual reestructuración, ya que el BvS no había renunciado al crédito.

IV. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

1. Existencia de ayuda estatal

- (62) Con arreglo al apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE, son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los

⁽⁸⁾ DO C 368 de 23.12.1994, p. 12.

Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones. Según jurisprudencia reiterada de los tribunales de las jurisdicciones europeas, la condición de que una ayuda afecte a los intercambios comerciales se cumple cuando la empresa beneficiaria ejerce una actividad económica que es objeto de comercio entre los Estados miembros.

- (63) La Comisión constata que, en el presente caso, la ayuda se ha concedido de recursos estatales para una empresa concreta, que se vio favorecida por una reducción de los costes para llevar a cabo el proyecto de reestructuración notificado que normalmente hubieran debido correr a su cargo. Además el beneficiario de la ayuda (Doppstadt GmbH) es una empresa que fabrica vehículos de transporte y equipos de ecotecnología. Estas actividades económicas son objeto de intercambios comerciales entre los Estados miembros. Por consiguiente, esta ayuda entra en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE.
- (64) La Comisión comprueba, además, que Alemania no cumplió la obligación que le impone el apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE de avisar a la Comisión en los plazos previstos de las ayudas previstas. Desde un punto de vista formal se trata por ello de una ayuda concedida ilegalmente. Ello no significa necesariamente que la ayuda sea incompatible con el mercado común. Por esta razón las diferentes medidas deben examinarse individualmente de acuerdo con el artículo 87 del Tratado CE.

2. Posibles motivos de compatibilidad

- (65) Una excepción al apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE puede resultar tanto del apartado 2 del artículo 87 como del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE.
- (66) Alemania no afirma que la ayuda deba declararse compatible con el mercado común en aplicación del apartado 2 del artículo 87. Efectivamente, es manifiesto que este artículo no es aquí de aplicación.
- (67) En el presente caso resulta pertinente el apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE. Esta disposición otorga a la Comisión el poder discrecional que la permite autorizar ayudas estatales en determinadas circunstancias. Tampoco han sido invocadas en el presente caso las excepciones previstas en las letras b), d) y e) del apartado 3 del artículo 87, que también resultan inaplicables. La letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE, otorga a la Comisión la facultad de autorizar las ayudas estatales destinadas a favorecer el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo. El Estado federado de Sajonia-Anhalt puede acogerse a esta disposición. En el presente caso, sin embargo, el principal objetivo de la ayuda es favorecer un sector económico concreto, más que el desarrollo económico de una región. Por lo tanto, la ayuda a la reestructuración se debería evaluar a la luz de la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE y no de la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE.
- (68) El proyecto se refiere a la reestructuración de la empresa de conformidad con el plan de reestructuración presentado por el inversor. Para evaluar las ayudas a la reestructuración para empresas en dificultades deben utilizarse las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis. Las ayudas de salvamento y reestructuración pueden contribuir, en el sentido de la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE, a desarrollar ciertas actividades económicas pero sin alterar las condiciones de los intercambios de forma contraria al interés común, y siempre que cumplan las Directrices.
- (69) En el presente caso son de aplicación las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ⁽⁹⁾ de 1994, de conformidad con el considerando 101 de las Directrices de 1999, ya que la ayuda no se concedió, en todo o en parte después de la publicación de las Directrices de 1999.

3. Objeto de la evaluación

- (70) En la Decisión de incoación del procedimiento, la Comisión precisó que de la Decisión Lintra ⁽¹⁰⁾ podían derivarse más obligaciones suplementarias contra Doppstadt GmbH.
- (71) La Decisión Lintra se adoptó el 28 de marzo de 2001. Mediante carta de 29 de junio de 2001 Alemania puso en conocimiento de la Comisión que la ayuda de 3 252 373 EUR que, según la Decisión Lintra se había concedido ilegalmente a la antigua LTS, se había devuelto con sus intereses, es decir, un importe de 4 088 648,54 EUR. Se envió a la Comisión una instrucción de pago de 22 de junio de 2001. LTS en liquidación reembolsó la ayuda ilegal. Por esta razón, dichas medidas no deben seguir evaluándose en la presente Decisión.
- (72) La Comisión constata además que según el plan de reestructuración modificado, del total de 45,409 millones EUR de fondos públicos destinados a la reestructuración, 6,165 millones EUR se concedieron como ayuda sobre la base de regímenes autorizados. Por esta razón, dicha ayuda se considera ayuda existente de acuerdo con el inciso ii) del apartado b) del artículo 1 del Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplica-

⁽⁹⁾ DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

⁽¹⁰⁾ Véase la nota 3.

ción del artículo 93 del Tratado ⁽¹¹⁾, y cuya compatibilidad con el mercado común no debe examinarse más en la presente Decisión. En consecuencia, en la presente Decisión se examinan ayudas por un valor de 39,244 millones EUR como ayudas *ad hoc*. Pero se debe precisar que la ayuda existente de 6,165 millones EUR se tendrá en cuenta al valorar la proporcionalidad de la ayuda de acuerdo con el inciso iii) del punto 3.2.2 de las Directrices.

- (73) En la Decisión de incoación del procedimiento, la Comisión valoró las ayudas provisionalmente sobre la base del plan de reestructuración inicial. Posteriormente Alemania remitió una versión modificada del plan de reestructuración, que debe servir ahora de base para valorar las ayudas. Por esta razón la Comisión debe tener en cuenta los acontecimientos que se han producido después de la concesión de las ayudas y antes de que se comunicara el plan modificado, en la medida necesaria para evaluar el nuevo plan.

4. Empresas en crisis

- (74) Por regla general una nueva empresa no puede considerarse en dificultades. Sin embargo, debido al excepcional proceso de transformación que están experimentando los nuevos Estados federados, la Comisión ha decidido aplicar las directrices en las denominadas *soluciones de rescate* ⁽¹²⁾, siempre que no se trate de la venta pura y simple de activos sueltos y que continúe la actividad de la empresa insolvente. La aplicación de las Directrices a esta empresa puede justificarse a la vista de los problemas de los nuevos Estados federados en general y de la empresa en particular.
- (75) Doppstadt GmbH tiene su sede en los nuevos Estados federados. Se han transferido a la empresa todos los activos de las antiguas LTS y GS necesarios para la producción de que se iba a hacer cargo. Doppstadt GmbH prosigue las actividades de las antiguas LTS y GS. En consecuencia, Doppstadt GmbH constituye una verdadera solución de rescate y las medidas a su favor pueden considerarse como ayuda a la reestructuración.

⁽¹¹⁾ DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

⁽¹²⁾ Ver las autorizaciones de la Comisión de 16 de abril de 1997 y 30 de abril de 1997: ayudas estatales 874/96 y NN 139/96 a favor de UNION Werkzeugmaschinen GmbH (carta D/3428 de 2.5.1997); ayuda estatal N 892/96 a favor de FORON Haus- und Küchentechnik GmbH (carta D/4047 de 28.5.1997). Este principio viene confirmado por el punto 7, nota 10 de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis: «Las únicas excepciones a esta regla son los posibles casos tratados por el Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben en el marco de su tarea de privatización y otros casos similares en los nuevos Estados federados, y ello para los casos de empresas que hayan salido de un proceso de liquidación o de absorción que haya tenido lugar hasta el 31 de diciembre de 1999.»

- (76) Según el punto 2.1 de las Directrices, entre los síntomas habituales de una empresa en crisis se cuentan, entre otros, una rentabilidad decreciente o pérdidas crecientes, la reducción del volumen de negocios, un flujo de tesorería decreciente y un valor reducido de su activo neto. La Comisión constata que LTS ha venido realizando pérdidas desde su creación en 1995 ⁽¹³⁾. Estas pérdidas se elevaron a 8,3 millones EUR en el año 1998 y a 4,652 millones EUR en 1999, en el momento en que se comunicó a la Comisión el plan de reestructuración. Por esta razón se considera Doppstadt GmbH como empresa en crisis y la ayuda concedida para su reestructuración se examina de acuerdo con las Directrices.

5. Calificación del proyecto como reestructuración

- (77) En la Decisión de incoar el procedimiento la Comisión expresó dudas sobre la calificación del proyecto como reestructuración, ya que el elemento principal de las medidas de reestructuración eran las inversiones.
- (78) La Comisión constata que el proyecto modificado en la forma comunicada por Alemania prevé reducir los costes de inversión en un total de 9,515 millones EUR ⁽¹⁴⁾. En este caso los costes de inversión representaban el 50 % de los costes de las medidas de reestructuración. Por esta razón se redujo considerablemente la parte de las inversiones en el plan de reestructuración. Además Alemania aduce, con razón, que las inversiones no bastarían, ellas solas, para restablecer la viabilidad a largo plazo de la empresa, sin reorganizar y racionalizar los ciclos de trabajo y modernizar la gama de productos y la distribución tal como estaba previsto en el plan de reestructuración. Por todas estas razones el plan en su conjunto cumple los criterios para que se le considere una reestructuración y no un simple proyecto de inversión.

6. Restablecimiento de la viabilidad

- (79) Según el inciso i) del punto 3.2.2 de las Directrices, el plan de reestructuración debe restablecer la viabilidad a largo plazo de la empresa en un período de tiempo razonable y sobre la base de unas perspectivas realistas en cuanto a sus futuras condiciones de funcionamiento. La mejora de la situación de la empresa y el restablecimiento de la rentabilidad debe llevarse a cabo fundamentalmente mediante medidas internas, que están previstas en el plan de reestructuración. No se pueden utili-

⁽¹³⁾ Transformación de LandTechnik Schlüter GmbH en LandTechnik Schönebeck GmbH el 31 de mayo de 1995.

⁽¹⁴⁾ Esta reducción de los costes se explica por la decisión de no efectuar inversiones en una central eléctrica que pertenecía a la empresa debido a la liberalización de los mercados de energía.

zar como base factores externos, como los aumentos de precios o de la demanda, sobre los que la empresa no puede influir.

- (80) En la Decisión de incoación del procedimiento, la Comisión expresó sus dudas de que el plan de reestructuración pudiera restablecer la viabilidad a largo plazo de la empresa, ya que aparentemente el inversor F. Doppstadt no tenía experiencia anterior en el ámbito de los vehículos de transporte y que sólo disponía de medios financieros limitados. La Comisión constató además que la información de que disponía sobre el mercado no era suficiente para poder saber si los ambiciosos objetivos de ventas en los que se basaba la viabilidad a largo plazo de la empresa eran realistas y plausibles.
- (81) Por lo que respecta a la falta de experiencia de los inversores, señala Alemania que la empresa familiar Doppstadt, en la que trabajaba el inversor Ferdinand Doppstadt antes de hacerse cargo de la dirección de Doppstadt GmbH, tenía 30 años de experiencia en la fabricación de vehículos de transporte. Además, debido a los problemas técnicos ligados a la primera salida al mercado del Trac, Alemania presentó un plan de reestructuración modificado, según el cual se cambiaría la dirección comercial y se reforzaría mediante asesores externos para garantizar el éxito de la modernización del concepto Trac. De esta forma se compensaría de forma adecuada la posible falta de experiencia. Ello viene confirmado también por el informe de los expertos presentado por Alemania, que constata que las carencias técnicas iniciales se han eliminado en la nueva versión del Trac.
- (82) Respecto a la viabilidad del nuevo plan, la Comisión constata que aproximadamente el [...] (*) % del volumen de negocios se realiza con equipos de ecotecnología (fundamentalmente cribas para la limpieza de semillas y desbrozadoras de márgenes), que de acuerdo con la información disponible están implantadas con éxito en el mercado. Además, tanto en el antiguo como en el nuevo plan, una parte importante del volumen de negocios se realiza con la venta del vehículo de transporte «Trac». Esta parte representaba aproximadamente el [...] (*) % en el antiguo plan y alrededor del [...] (*) % del nuevo. Junto con la venta de piezas de recambio, la parte de los Trac representa también en el nuevo plan alrededor del [...] (*) % del volumen de negocios total previsto. Por esta razón el éxito de los productos Trac es determinante para que la empresa obtenga beneficios y recupere la viabilidad a largo plazo.
- (83) Se constata que el plan modificado retrasa el restablecimiento de la viabilidad de la empresa un año en relación con el plan inicial. En vez de en el año 2002 previsto originalmente, no se esperan resultados positivos hasta 2003. En un primer momento el incremento del volumen de negocios se alcanzaría mediante la venta de equipos de ecotecnología. En el año 2002 se debería alcanzar un nuevo crecimiento del volumen de negocios por las ventas que seguirán a la introducción en el mercado del nuevo Trac. El nuevo plan prevé que en el año 2002 se vendan [...] (*) Tracs y [...] (*) en 2003. Esta previsto que al final de la reestructuración las ventas anuales se sitúen entre [...] (*) y [...] (*) unidades.
- (84) Según señala Alemania, se puede lograr el incremento previsto en las cifras de ventas, a pesar del estancamiento generalizado en el mercado de tractores, porque el Trac va destinado a un segmento de mercado en el que esas ventas parecen realizables. Para ilustrar que las cifras de ventas previstas eran realistas, Alemania presentó un análisis de mercado que valoraba especialmente las perspectivas del nuevo concepto Trac de Doppstadt.
- (85) De acuerdo con esta información, los defectos técnicos del producto precedente se han eliminado y ahora el producto es competitivo en el plano técnico. En su análisis del segmento del producto, el estudio de mercado constata que las ventas previstas del nuevo Trac pueden realizarse ya que existe una demanda creciente del producto. Esto también se ve respaldado por el hecho de que ha habido que sustituir la versión precedente del Trac y hasta ahora no existe en el mercado ningún producto igual de universal. Además, según las últimas informaciones se va a retirar del mercado un producto parcialmente similar. Teniendo en cuenta estos aspectos el análisis de mercado presentado por Alemania llega a la conclusión de que se pueden alcanzar cifras de venta anuales de [...] (*) a [...] (*) Tracs a finales de 2003.
- (86) La prórroga del plazo de reestructuración en el plan parece razonable para poner el nuevo producto en el mercado. Según la última información transmitida por Alemania, las cifras de ventas previstas para el Trac parecen realizables. Incluso en el caso de que la empresa no alcanzara completamente sus objetivos, se podría alcanzar un poco más tarde el umbral de rentabilidad, y ello no cuestionaría que se recuperare la viabilidad como tal ya que, según la información más reciente, el nuevo producto es globalmente competitivo. Además todo ello parece confirmarse por la reciente evolución tras la introducción en el mercado del Trac.
- (87) En consecuencia, se han disipado las dudas de la Comisión sobre la capacidad del plan de reestructuración de restaurar la viabilidad de la empresa.

7. Proporcionalidad de la ayuda

- (88) De acuerdo con las Directrices, la ayuda debe ser proporcional a los costes y beneficios de la reestructuración. El inciso iii) del punto 3.2.2 de las Directrices señala que la ayuda debe limitarse a lo estrictamente necesario para que se pueda llevar a cabo la reestructuración y ser proporcionada a las ventajas que se espere obtener desde el punto de vista de la Comunidad. Por ello, el

beneficiario está obligado a contribuir significativamente al plan de reestructuración con sus propios recursos. La ayuda no debería servir para financiar nuevas inversiones que no fueran necesarias para la reestructuración.

- (89) En la Decisión de incoación del procedimiento la Comisión dudaba de que el beneficiario de la ayuda hubiera contribuido significativamente a la reestructuración con fondos propios o mediante una financiación exterior, ya que manifiestamente su aportación fue sólo del 28 %.

- (90) Alemania comunicó las modificaciones al plan original de reestructuración mediante carta de 21 de septiembre de 2001. Parte de las modificaciones se refiere a los cambios en la financiación de la reestructuración y al montante de la ayuda. La parte de la ayuda prevista para las inversiones se redujo de forma significativa, en cambio se incrementó la parte de ayuda correspondiente a otros costes de reestructuración. A pesar de ello, el importe total de la ayuda se redujo en 3,071 millones EUR en relación con el plan de reestructuración original. Según las modificaciones comunicadas, la financiación de la reestructuración se presentaría de la forma siguiente:

(en millones EUR)

Costes		Financiación			
		BvS/Estado federado		Inversor	Asalariados
Inversiones	17,617	Regímenes autorizados		6,934	
		GA-Mittel y primas fiscales a la inversión	6,165		
		Subvención del Estado de Sajonia-Anhalt	12,079		
Costes de reestructuración	17,367				
Compensación de pérdidas	6,4	BvS	16,215		
Capital de explotación	18,352	BvS	4,28	14,095	
Instalaciones de producción iniciales	6,6	BvS	6,6		
Contribución a los costes de personal	2,8				2,8
Total	69,26		45,409	21,03	2,8
			= 66 %	= 30 %	= 4 %

Nota: Las cifras del cuadro están redondeadas.

- (91) Por lo que respecta a la aportación de los asalariados por un importe de 2,8 millones EUR, la Comisión constata que esta cantidad se asimila a los costes de reestructuración, ya que se trata de una auténtica contribución a estos costes. Por el contrario, no se considera contribución del inversor ya que no se trata de una financiación de los fondos propios del inversor ni de la empresa Doppstadt GmbH ⁽¹⁵⁾.

- (92) La suma de 5,424 millones EUR citada en la Decisión de incoar el procedimiento, ya no se tiene en cuenta en

el cuadro del considerando 90, ya que Alemania rectificó las cuentas anuales de LTS e indicó que esta cantidad se devolvería al BvS del producto de la liquidación. Dado que, por esta razón, el BvS no renunció al importe del crédito a favor de la empresa reestructurada, no se ha integrado en los costes de la reestructuración como ayuda a la misma.

- (93) Por lo que respecta a las dudas expresadas en la Decisión de incoación del procedimiento sobre el montante de la contribución del inversor a la reestructuración, la Comisión constata que al reducirse el montante de la

⁽¹⁵⁾ Véase la Decisión 2002/186/CE de la Comisión en el asunto ZEMAG (DO L 62 de 5.3.2002, p. 44).

ayuda y al no tenerse en cuenta los 5,424 millones EUR como costes de reestructuración y ayuda a la misma, la contribución del inversor se eleva al 30 %. En consonancia con anteriores casos de ayudas a la reestructuración en los nuevos Estados federados, este porcentaje puede considerarse como una contribución significativa de acuerdo con las Directrices ⁽¹⁶⁾. Por todo ello se disiparon las dudas sobre si la ayuda era proporcional a los costes y beneficios de la reestructuración.

V. CONCLUSIONES

- (94) La Comisión constata que Alemania ha concedido la ayuda por un importe de 39,244 millones EUR a favor de Doppstadt GmbH infringiendo lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE. Sin embargo, tras examinar las observaciones hechas, la Comisión concluye que las medidas son compatibles con la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE y por consiguiente con el mercado común.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda por importe de 39,244 millones EUR que Alemania ha concedido en favor de Doppstadt GmbH, es compatible con el mercado común con arreglo a la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE.

Artículo 2

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

Hecho en Bruselas, el 27 de noviembre de 2002.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión

⁽¹⁶⁾ Véanse además las siguientes decisiones: Decisión de 9 de junio de 1999 en el asunto Wismarer Propeller- und Maschinenfabrik (NN 152/98) (DO C 88 de 25.3.2000, p. 3) y Decisión de 26 de junio de 2000 en el asunto Hydraulik Markranstädt GmbH (NN 48/98) (DO C 62 de 4.3.2000, p. 18).