

## II

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

## COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 26 de junio de 1996

relativa a una ayuda concedida por Alemania al grupo Volkswagen y destinada a las plantas de Mosel y Chemnitz

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(96/666/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,

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, de conformidad con el párrafo primero del apartado 2 del artículo 93 del Tratado,

Considerando lo que sigue:

## I

Mediante carta de 14 de enero de 1992<sup>(1)</sup>, la Comisión comunicó a Alemania su decisión, adoptada el 18 de diciembre de 1991, de incoar el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE en relación con las ayudas proyectadas por las autoridades alemanas en favor del grupo Volkswagen (VW) para sus plantas en los nuevos Estados federados.

Al incoar el procedimiento, la Comisión expresó serias dudas respecto de la compatibilidad de las ayudas con el mercado común por las razones que se exponen a continuación:

1) las ayudas de Estado no se habían notificado a la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 93 del

Tratado CE y no pudieron ser cuantificadas con exactitud,

- 2) la intensidad de ayuda prevista, aparentemente elevada, para un plan que implica un importante aumento de capacidades en el mercado europeo del automóvil, podría dar lugar a un falseamiento de la competencia,
- 3) la acumulación de ayudas regionales con una intensidad comparativamente elevada no se había motivado suficientemente desde la óptica de los problemas estructurales y económicos de los nuevos Estados federados; la intensidad total de las ayudas probablemente sea excesiva e incompatible con los criterios de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado a la industria automovilística<sup>(2)</sup>.

## 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, conforme a las Directrices sobre ayudas de Estado a la industria automovilística, de las medidas de ayuda destinadas a las nuevas inversiones de VW en los nuevos Estados federados y subrayó que estas ayudas habían de ser notificadas y autorizadas por la Comisión antes de concederse.

Por carta de 29 de mayo de 1991, el Gobierno alemán señaló que, según su criterio, entre el 1 de enero y el 31 de marzo de 1991, las mencionadas Directrices no eran de aplicación en los nuevos Estados federados, puesto que inicialmente debían expirar a finales de 1990 y su pró-

<sup>(1)</sup> DO nº C 68 de 17. 3. 1992, p. 14.

<sup>(2)</sup> DO nº C 123 de 18. 5. 1989, p. 3.

roga por parte de la Comisión en diciembre de ese año, para ser jurídicamente vinculante, requería el consentimiento formal del Gobierno alemán o bien una decisión formal de la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE. Dado que las medidas en cuestión habían sido concedidas antes del 31 de marzo de 1991, la Comisión solamente podía evaluarlas a la luz de los regímenes regionales autorizados en los nuevos Estados federados.

La Comisión no comparte la argumentación alemana por las siguientes razones:

- 1) la Decisión 90/381/CEE de la Comisión sobre la aplicación en Alemania de las Directrices relativas a la industria automovilística<sup>(3)</sup>, que no fue impugnada por el Gobierno alemán, no estaba limitada en el tiempo, de modo que la prórroga de las Directrices decidida por la Comisión en diciembre de 1990 no afectó a la obligación de notificación,
- 2) el Gobierno alemán no impugnó la prórroga de las Directrices ni se pronunció al respecto, por lo que estaba fundada la suposición de la Comisión de que se cumplirían las disposiciones vigentes,
- 3) al autorizar la extensión de los regímenes de ayudas regionales existentes a los nuevos Estados federados [SG(91) D/12002, de 9 de enero de 1991], la Comisión estableció que debían respetarse las disposiciones de las Directrices,
- 4) esta extensión implica que las disposiciones del 19º programa marco de la iniciativa común (19. Rahmenprogramm der Gemeinschaftsaufgabe), publicado por el Gobierno alemán en julio de 1991 y autorizado por la Comisión por carta [SG(90) D/27707, de 2 de octubre de 1991], también han de observarse cuando se trata de ayudas en los nuevos Estados federados. Por tanto, en estos casos también se debe respetar la obligación de notificar previamente las ayudas en favor de la industria automovilística.

En consecuencia, la Comisión consideró que estos casos representaban ayudas no notificadas, ya que habían sido aprobadas por las autoridades alemanas sin su autorización previa.

La decisión de incoar el procedimiento con arreglo al apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE se apoyaba en un primer examen detallado de toda la información que obraba en poder de la Comisión a raíz de las cartas del Gobierno alemán de 16 de septiembre y 10 de diciembre de 1991, de diversos encuentros bilaterales entre las autoridades alemanas y representantes de la Comisión y de la inspección *in situ* del emplazamiento que realizó la Comisión en agosto de 1991.

En su carta de 14 de enero de 1992, la Comisión instó al Gobierno alemán a pronunciarse, en el plazo de un mes, sobre la incoación del procedimiento del apartado 2 del artículo 93 en el asunto VW y a ratificar, en un plazo de diez días hábiles, su acuerdo con la suspensión de todos los pagos a VW por sus inversiones en Mosel, Chemnitz y Eisenach. Para el caso de que no se recibiera tal declaración, la Comisión se reservaba el derecho a suspender el pago de todo tipo de ayudas de Estado en beneficio de los proyectos.

### III

Mediante carta de 29 de enero de 1992, el Gobierno alemán aceptó suspender el pago de nuevas ayudas hasta que concluyera el procedimiento del apartado 2 del artículo 93. En su carta de 31 de marzo de 1992, se pronunció sobre la carta de la Comisión de 14 de enero del mismo año.

Por carta de 24 de abril de 1992, la Comisión pidió a Alemania, al Treuhandanstalt (THA) y a VW que le remitieran la información adicional necesaria para un examen completo del caso.

Las preguntas relativas al asunto, que la Comisión explicó en una reunión bilateral celebrada el 28 de abril de 1992 y detalló posteriormente en las cartas de 14 de mayo, 5 de junio, 21 de agosto y 17 de noviembre de 1992, fueron respondidas poco a poco por las autoridades alemanas 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. VW completó esta información mediante comunicaciones a la Comisión de fecha 15 de junio y 30 de octubre de 1992, así como 12 y 20 de enero de 1993. Las respuestas se debatieron en varios encuentros de la Comisión con diversas autoridades alemanas y con VW, que tuvieron lugar los días 16 de junio, 9 de septiembre, 12 de octubre, 16 de octubre y 3 de diciembre de 1992, así como el 8 y 11 de enero de 1993.

A comienzos de enero de 1993, cuando la Comisión había concluido el examen del asunto y estaba a punto de adoptar una decisión definitiva, VW le informó extraoficialmente de que estaba revisando sus planes de inversión en los nuevos Estados federados y, por consiguiente, pedía un aplazamiento de la decisión de la Comisión hasta que concluyera dicha revisión. Las autoridades alemanas se adhirieron a esta petición.

El 13 de enero de 1993, VW decidió aplazar buena parte de sus proyectos de inversión por un período que alcanzaba hasta los tres años. Como la modificación del calendario de los proyectos trastocó algunos parámetros fundamentales utilizados por la Comisión en su valoración de la compatibilidad de las ayudas proyectadas con las correspondientes Directrices comunitarias sectoriales, ésta aceptó revisar su análisis teniendo en cuenta los cambios en los planes de inversión de VW.

<sup>(3)</sup> DO nº L 188 de 20. 7. 1990, p. 55.

Algunos de los detalles del proyecto modificado fueron explicados a la Comisión en una conversación bilateral que tuvo lugar el 5 de mayo de 1993. El 6 de junio de 1993, las autoridades alemanas remitieron mayor información por escrito sobre el nuevo plan de inversión, información que fue completada por VW mediante cartas de 24 de junio y 6 de julio de 1993, así como por medio de un fax fechado el 10 de noviembre de 1993. Esta nueva información se debatió, además, en diversos encuentros bilaterales celebrados los días 18 de mayo, 10 de junio, 2 y 22 de julio de 1993. Mediante carta de 15 de febrero y fax de 25 de febrero de 1994, el Gobierno alemán aportó nuevos datos sobre la capacidad productiva total proyectada por el grupo VW.

En una inspección *in situ* a comienzos de abril de 1994, la Comisión pudo recabar información adicional sobre los proyectos, que debía incluirse en el análisis, dado que de ella cabía deducir modificaciones en los mencionados proyectos. Esta información se debatió en las conversaciones de 11 de mayo, 2 de junio, 7 de junio y 24 de junio de 1994 y fue completada por escrito mediante documentos entregados durante los encuentros o remitidos por las autoridades alemanas y VW con fecha 10 de mayo, 30 de junio, 4 de julio y 12 de julio de 1994. Mediante carta de 24 de mayo de 1994 dirigida a VW, las autoridades alemanas modificaban, además, los acuerdos relativos a las ayudas.

El 27 de julio de 1994, la Comisión adoptó definitivamente la Decisión 94/1068/CE (\*) sobre el proyecto de ayudas de las autoridades alemanas para la reestructuración de las plantas de fabricación de automóviles, motores y culatas (Mosel I, Chemnitz I, Eisenach) pertenecientes en el pasado al combinado IFA, pero que entretanto habían sido adquiridas por VW.

#### IV

Sin embargo, con la Decisión 94/1068/CE el asunto sólo quedó parcialmente concluido, puesto que las autoridades alemanas proyectaban conceder además ayudas regionales a las inversiones realizadas en las nuevas plantas de automóviles y motores que el grupo VW iba a construir en Sajonia (Mosel II y Chemnitz II). En el momento de la mencionada Decisión, las autoridades alemanas se comprometieron a presentar a finales de 1994 los planes de inversión definitivos de VW en estas nuevas plantas, con lo que se hubiese podido llevar a cabo el examen habitual.

Con posterioridad, el Gobierno alemán informó a la Comisión verbalmente en repetidas ocasiones de retrasos en la elaboración de estos planes. No tuvo respuesta una carta de la Comisión, de 12 de abril de 1995, en la que se conminaba a la presentación de los planes de VW. Mediante carta de 4 de agosto de 1995, la Comisión solicitó urgentemente la presentación de la información necesaria y anunció una medida cautelar a la espera de una ulterior decisión definitiva a partir de la información disponible en caso de que Alemania no respondiera a la solicitud. Respondiendo a este escrito, Alemania comu-

nicó a la Comisión, por carta de 22 de agosto de 1995, que los planes de inversión de VW aún no estaban concluidos. Habida cuenta de que antes de la incoación del procedimiento del apartado 2 del artículo 93 VW ya había recibido ilegalmente unos 360,8 millones de marcos alemanes en subvenciones a la inversión y otros 10,6 millones de marcos alemanes en primas a la inversión, la Comisión ordenó a Alemania, por su Decisión 96/179/CE (†), que le presentara todos los documentos, informaciones y datos sobre los proyectos de nuevas inversiones del grupo VW en Sajonia, así como sobre las ayudas previstas.

En respuesta a esta medida cautelar, se facilitaron algunos datos sobre el proyecto y la capacidad productiva durante una conversación mantenida el 20 de noviembre de 1995. Estos datos se completaron mediante carta de 13 de diciembre de 1995, que la Comisión recibió el 4 de enero de 1996, y se debatieron en conversaciones celebradas los días 21 y 22 de diciembre de 1995. Después de que el 15 de enero de 1996 la Comisión aún planteara otras preguntas y el 23 de enero de 1996 se mantuviera una conversación, la mayor parte de la información pendiente se facilitó mediante cartas de 1 y 12 de febrero de 1996. En respuesta a una carta de la Comisión de 23 de febrero de 1996, en la que se recordaba a las autoridades alemanas que todavía había información pendiente, ésta terminó presentándose con motivo de una conversación mantenida el 25 de marzo de 1996 y fue debatida en dos reuniones celebradas los días 2 y 10 de abril de 1996.

En estas cartas y conversaciones se discutieron, entre otras cosas, los siguientes puntos relativos a los nuevos proyectos:

- 1) detalles de los planes de inversión de VW en los nuevos Estados federados y su relación con las demás actividades de VW en el sector del automóvil,
- 2) el importe exacto de las ayudas proyectadas y ya concedidas a VW,
- 3) un examen de los gastos proyectados desde la perspectiva de la admisibilidad de las ayudas conforme a los criterios utilizados por la Comisión en la aplicación de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado a la industria automovilística,
- 4) un examen en profundidad del coste neto adicional de las nuevas plantas de Mosel y Chemnitz en comparación con otras plantas equivalentes en una región central no subvencionada de la Comunidad que VW podía escoger como punto de referencia («comparator plants»),
- 5) las previsiones de capacidad, producción y costes de las nuevas plantas, así como la evolución de la capacidad anual proyectada en todas las plantas europeas del grupo VW hasta el año 2002,
- 6) la consideración de posibles efectos negativos sobre el sector en su conjunto resultantes de la ejecución del proyecto de ayudas, especialmente desde la perspectiva de la evolución de las capacidades en el sector.

(\*) DO nº L 385 de 31. 12. 1994, p. 1.

(†) DO nº L 53 de 2. 3. 1996, p. 50.

## V

Por lo que se refiere a la compatibilidad de las ayudas de Estado proyectadas con el mercado común, Alemania presentó en 1993 los argumentos siguientes:

## 1) Letra c) del apartado 2 del artículo 92

Alemania estima que éste es el fundamento de Derecho en el que debe apoyarse la evaluación de la compatibilidad de las ayudas, dado que, a pesar de la unificación llevaba a cabo el 3 de octubre de 1990, los nuevos Estados federados aún tienen que hacer frente a desventajas económicas derivadas de la división alemana.

En consecuencia, la Comisión debería examinar si estas desventajas justifican la concesión de ayudas públicas. De ser así, serían inaplicables a estos casos los demás criterios de evaluación y, en particular, los de las Directrices sobre ayudas a la industria automovilística, incluidas las consideraciones específicas del sector y el criterio relativo al riesgo de exceso de capacidades.

## 2) Letra a) del apartado 3 del artículo 92

Respecto del nivel de ayudas admisible, las autoridades alemanas alegan que, de acuerdo con las estadísticas más recientes, los nuevos Estados federados forman parte de las regiones menos desarrolladas, y hacen mención del paquete Delors II, en el que éstos se proponen como regiones del objetivo 1, con lo que las ayudas regionales pueden alcanzar un equivalente neto de subvención de hasta el 75 %.

## 3) Letra b) del apartado 3 del artículo 92

Las autoridades alemanas argumentan que se trata de otro fundamento de Derecho para la concesión de las ayudas en cuestión, dado que, en su opinión, los problemas relacionados con la integración y transformación de la antigua economía planificada en un sistema de economía de mercado perturban gravemente la economía alemana.

Respecto de las ayudas a la inversión destinadas a la nueva planta de automóviles en Mosel (Mosel II) y a la nueva planta de motores de Chemnitz (Chemnitz II), el Gobierno alemán y VW han expuesto los argumentos siguientes:

1) VW ha postergado buena parte de sus inversiones en las nuevas plantas por períodos que alcanzan hasta los tres años y reducido considerablemente el volumen del proyecto. Esto ha tenido como consecuencia una disminución de las inversiones totales en comparación con el importe inicialmente notificado (véanse las razones a continuación). Esta disminución de las inversiones también ha dado lugar a una reducción de los importes de ayudas regionales previstos por las autoridades alemanas,

2) el elevado importe de ayudas está justificado porque VW tendrá que hacer frente en los nuevos Estados federados a considerables desventajas de costes en comparación con lo que hubiera supuesto una inversión en un emplazamiento de nueva creación en una región central no subvencionada como, por ejemplo, Metz (Francia). Las desventajas de costes de inversión

se derivan de los problemas de infraestructura de la región, de las condiciones geológicas desfavorables del emplazamiento, de unos requisitos medioambientales más severos y de unos costes de construcción en general más elevados que en Francia. Además, hay un riesgo medioambiental debido a los vertederos de las antiguas explotaciones de uranio y minerales argentíferos de Wismut, en las cercanías del emplazamiento de Mosel. Debido a los mayores costes salariales en los nuevos Estados federados desde 1995 y a unos costes de material, transporte y energía más elevados durante los primeros años de producción de las nuevas plantas, VW tendrá que asumir unos costes de explotación muy superiores a los del emplazamiento tomado como punto de referencia. El retraso en las inversiones aún ha aumentado las desventajas en los costes salariales, puesto que la producción en las nuevas plantas se iniciará ahora en un momento en que los salarios de Alemania oriental se habrán equiparado del todo a los de Alemania occidental,

3) las nuevas capacidades en estas plantas no aumentan el exceso de capacidades comunitario, dado que reemplazan capacidades equivalentes de la antigua RDA que se cerraron en un momento en que se empezaba a suministrar a nuevos mercados de Europa oriental, cuya densidad de vehículos es comparativamente reducida y cuyas capacidades productivas no pueden satisfacer la demanda,

4) en el marco de su proyecto de inversión, VW tiene la intención de crear en los nuevos Estados federados una sólida base de proveedores *in situ*, lo que traerá consigo importantes ventajas adicionales para la región.

El Gobierno alemán subrayó, además, que el análisis de coste/eficacia en comparación con una región no subvencionada de la Comunidad (como el emplazamiento elegido por VW en Metz) era puramente hipotético, puesto que el único emplazamiento alternativo realista de toda planta nueva es otra región subvencionada dentro o fuera de la Comunidad (la República Checa, por ejemplo), con ventajas considerables frente a Alemania oriental. Sin el compromiso político de conceder las máximas ayudas regionales, la empresa no habría escogido un emplazamiento en los nuevos Estados federados. Además, el análisis no tiene en cuenta los riesgos no cuantificables que asume VW al invertir en estas regiones estructurales subdesarrolladas.

## VI

El único comentario que la Comisión recibió de un Estado miembro tras la publicación de la Comunicación sobre la incoación del procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE (\*) fue una nota del Gobierno francés de 7 de enero de 1993 en la que éste señalaba que, ante las capacidades adicionales creadas en el sector de la construcción de vehículos a raíz de las inversiones de VW y de otros proyectos de ayudas en los nuevos Estados federados, estaba prestando especial atención al tratamiento del asunto por parte de la Comisión. El Gobierno francés recaló además lo siguiente:

(\*) DO n° C 68 de 17. 3. 1992, p. 14.

- 1) no debería eximirse a los nuevos Estados federados de la disciplina comunitaria en materia de ayudas de Estado con arreglo a la letra c) del apartado 2 del artículo 92 del Tratado,
- 2) la autorización de ayudas por parte de la Comisión debe basarse en un análisis detallado de los costes adicionales derivados de las desventajas estructurales de los nuevos Estados federados y tomar en consideración todo el apoyo directo por parte del THA.

El Gobierno alemán respondió a las observaciones de las autoridades francesas mediante fax remitido a la Comisión el 15 de octubre de 1993, en el que reiteró su punto de vista respecto de la aplicabilidad de la letra c) del apartado 2 del artículo 92 y de la letra a) del apartado 3 del artículo 92.

## VII

Como ya se explicó con motivo de la incoación del procedimiento del apartado 2 del artículo 93, los planes de inversión de VW en los nuevos Estados federados se fundamentan en la decisión de la empresa de satisfacer la demanda adicional de vehículos de motor que se observa en Alemania y Europa oriental a raíz de los cambios políticos y económicos habidos en la región, procediendo a la producción de vehículos en el interior de este mercado nuevo.

El proyecto de inversión se realiza en diversas etapas. La primera tuvo lugar en diciembre de 1990, mediante la creación, junto con el THA, de la empresa en participación Sächsische Automobilbau GmbH (SAB), en la que VW participaba inicialmente con un 12,5 % y que el 1 de enero de 1994 compró en su integridad al THA. La empresa en participación inició en mayo de 1990 el montaje a pequeña escala del VW Polo (a partir de las carrocerías y piezas desmontadas, SKD) en la antigua planta de Trabant en Mosel (Mosel I) y, en el año 1991, la fabricación del VW Golf (en un primer momento, sólo el montaje completo a partir de piezas desmontadas -CKD-; posteriormente se recurrió a la prensa y a la planta de carrocerías de Mosel II; véase a continuación). La segunda fase, inicialmente prevista para 1994, abarca la construcción de una nueva planta junto al emplazamiento de Mosel (Mosel II) bajo responsabilidad exclusiva de VW Sachsen GmbH (VWS), filial al 100 % en manos de VW creada en diciembre de 1990. A mediados de 1991, la empresa Automobilwerke Eisenach cedió la producción de culatas en Eisenach a VWS, que mantendrá la fabricación en esta planta hasta finales de 1996. El 1 de enero de 1992, VWS compró al THA la empresa Motorenwerke Chemnitz GmbH, propietaria de una planta de motores ya existente (Chemnitz I). En la segunda fase se pretende construir una nueva planta de motores en las proximidades de este emplazamiento (Chemnitz II), que en un primer momento también se había proyectado para 1994.

A partir de la información facilitada por el Gobierno alemán en el transcurso del procedimiento puede trazarse la situación siguiente:

- 1) El calendario de todo el proyecto de inversiones se ha modificado considerablemente desde el inicio del procedimiento. El 13 de enero de 1993, VW decidió

aplazar gran parte de sus inversiones en las nuevas plantas. En 1995, la empresa decidió además reducir sus inversiones en las plantas, de modo que la capacidad proyectada es de sólo 750 unidades/día en lugar de las 1 200 unidades/día previstas en un principio. A consecuencia de ello, las últimas áreas de la planta (taller de pintura y montaje final), que inicialmente debían estar en funcionamiento en 1994, no lo estarán hasta 1997.

- 2) La planta de vehículos Mosel II abarcará las siguientes áreas de producción: una prensa, que, tal y como estaba previsto, entró en funcionamiento en 1994 (en parte para abastecer a Mosel I); una planta de carrocerías para el suministro a Mosel I, que ya funciona desde finales de 1992, aunque con una capacidad reducida, y que irá ampliándose hasta alcanzar su plena capacidad en 1997; un taller de pintura y una planta de montaje interior y final, que aún están por terminar. En el primer año de producción, la capacidad del taller de pintura estará limitada a 432 unidades/día, lo que equivale a la capacidad del taller de pintura de Mosel I, que se cerrará en el verano de 1997. Según datos de VW, la planta tendrá a partir de 1998 una capacidad total de 172 000 unidades/año (750 vehículos/día), se hará cargo de la fabricación de la próxima generación de los modelos Golf y Passat y empleará a unos 3 000 trabajadores.
- 3) La nueva planta de motores Chemnitz II, que inicialmente también se había proyectado para 1994, comenzará a producir en julio de 1996 y sustituirá progresivamente la planta Chemnitz I. Tras su puesta en marcha en 1996, empezará fabricando culatas para el actual motor del tipo E A 111 (1,4/1,6 l); a mediados de 1996 iniciará la producción del bloque de cilindros para un nuevo motor de aluminio E A 111 (1,0/1,4/1,6 l), y poco a poco se irá haciendo cargo, de aquí a 1998, de la fabricación de otros componentes para este nuevo motor. La planta dispondrá de una capacidad total de 376 000 motores/año y contará con una línea de montaje de 202 000 bloques de motor, que procederán de otras plantas para ser montados en la fábrica de vehículos de Mosel. Chemnitz dará empleo a unos 650 trabajadores.
- 4) Las inversiones globales en las nuevas plantas Mosel II y Chemnitz II ascenderán a 2 940,5 millones de marcos alemanes; de esta cantidad, la Comisión considera que 2 654,1 millones de marcos alemanes pueden ser objeto de ayudas regionales conforme a los criterios de subvención aplicados en Alemania y autorizados por la Comisión. A raíz de los cambios en el calendario y en el alcance del proyecto, el importe global de las inversiones ha disminuido de forma considerable en relación con los 4 090,9 millones de marcos alemanes previstos en el momento de incoarse el procedimiento. Ello se debe, en particular, a la menor capacidad y mayor eficiencia, así como al descenso general de precios en los bienes de equipo.

El siguiente cuadro recoge las inversiones en las nuevas plantas que la Comisión considera subvencionables:

(en millones de marcos alemanes)

	Mosel II	Chemnitz II	Total
Inversiones totales	2 314,5	626	2 940,5
Inversiones subvencionables correspondientes a:	2 169,1	485,1	2 654,2
Edificios e infraestructuras	681,4	123,9	805,3
Maquinaria e instalaciones	1 487,7	361,2	1 848,9

- 5) Las autoridades alemanas propusieron para Mosel II y Chemnitz II la concesión de ayudas regionales a la inversión en el marco de la iniciativa común de mejora de la estructura económica regional (Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur) y de las leyes alemanas de primas a la inversión y de regiones subvencionables. El siguiente cuadro recoge los proyectos de ayuda para las nuevas instalaciones y la intensidad de las ayudas por lo que se refiere a las inversiones subvencionables según la definición de la Comisión, teniendo en cuenta la deducción de intereses:

	Valor nominal		Valor tras deducir intereses		Intensidad de ayuda (equivalente bruto de subvención)	
	Mosel	Chemnitz	Mosel	Chemnitz	Mosel	Chemnitz
Inversiones subvencionables	2 169,1	485	1 812,7	373,5	—	—
Total de ayudas correspondientes a:	638,8	141,1	553,1	102,05	30,51	27,3
Subvenciones a la inversión	499,0	108,8	448,9	79,6	24,76	21,3
Primas a la inversión	97,1	23,3	67,6	15,3	3,73	4,1
Amortizaciones extraordinarias	42,7	9,0	36,6	7,15	2,02	1,9

La intensidad de ayuda determinada a partir del valor previa deducción de intereses en lugar del valor nominal resulta más apropiada debido al largo período transcurrido entre la concesión de la ayuda y la materialización de las desventajas en los costes de inversión y explotación, que fueron tenidas en cuenta por la Comisión cuando evaluó la compatibilidad de las ayudas con las Directrices comunitarias.

- 6) VW alegó que —en comparación con inversiones equivalentes en plantas de referencia en Francia— iba a tener que soportar desventajas de costes de hasta 989,7 millones de marcos alemanes y otros riesgos por valor de 237 millones de marcos alemanes por las inversiones en la nueva planta de vehículos de Mosel, así como desventajas de 246,2 millones de marcos alemanes y otros riesgos de 55,6 millones de marcos alemanes por las inversiones en la planta de motores Chemnitz II. Estas desventajas se derivan de inconvenientes en las infraestructuras y en otros ámbitos relevantes para la inversión que presentan los nuevos Estados federados y los emplazamientos de Mosel y Chemnitz, de los mayores costes de explotación de las

nuevas plantas durante los cinco primeros años de funcionamiento (incluidos costes salariales, de material y transporte y gastos generales), así como de determinados riesgos medioambientales y de coste salarial relacionados con las inversiones.

- 7) En el contexto de la Decisión 96/257/CE de la Comisión (7) sobre las ayudas de reestructuración a SEAT, VW se comprometió a reducir para finales de 1997 su capacidad total de producción de automóviles en la Comunidad. Este compromiso también abarca la obligación de no aumentar la capacidad actual de 432 vehículos/día de que dispone la planta de Mosel.
- 8) Gracias a la labor desarrollada por VW para crear una base de suministro local en la región, a finales del año pasado ya eran 129 las empresas de reciente creación en los nuevos Estados federados dedicadas al suministro de piezas y componentes a las plantas de Mosel y Chemnitz.

(7) DO nº L 88 de 5. 4. 1996, p. 7.

9) Entre Mosel II y la nueva planta de Chemnitz se tiene previsto emplear a un total de 3 600 trabajadores (sin contar aprendices). El establecimiento de proveedores locales de las nuevas plantas y otros efectos multiplicadores deberán contribuir además a la creación de unos 20 000 puestos de trabajo en los nuevos Estados federados.

### VIII

Al incoar el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE, los interrogantes de la Comisión respecto de las ayudas proyectadas por las autoridades alemanas en beneficio de las nuevas plantas Mosel II y Chemnitz II se centran en los siguientes puntos principales:

Con motivo del examen que dio lugar a la incoación del procedimiento se recopilaron datos de los que se desprende que las medidas en cuestión constituían ayudas regionales y de otro tipo, cuya intensidad exacta aún estaba por determinar.

La información remitida en el transcurso del procedimiento por las autoridades alemanas y VW ha permitido a la Comisión trazar un cuadro más preciso de todos los elementos de ayuda en cuestión y determinar con exactitud el importe y calendario de dichas ayudas.

Las ayudas directas cuantificadas anteriormente y destinadas a las inversiones en las nuevas plantas Mosel II y Chemnitz II fueron concedidas por Alemania en el marco de la iniciativa común de mejora de la estructura económica regional y de las leyes alemanas de primas a la inversión y de regiones subvencionables, que previamente habían sido autorizadas por la Comisión.

Dado que las ayudas reducen la carga financiera de VW en concepto de inversiones en los nuevos Estados federados, pueden falsear la competencia intracomunitaria entre fabricantes de vehículos. Debido a los intensivos intercambios comerciales en el sector de vehículos de motor de la Comunidad, las medidas proyectadas también perjudican al comercio entre Estados miembros, por lo que entran en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 92 del Tratado y del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE.

### IX

Alemania omitió notificar por adelantado, con arreglo al apartado 3 del artículo 93, el pago de parte de la ayuda regional destinada a las inversiones en las plantas Mosel II y Chemnitz II, lo que constituye una infracción a la mencionada disposición. Se pagaron a VW subvenciones a la inversión por valor de 360,8 millones de marcos alemanes y primas a la inversión por un importe de 10,6 millones de marcos alemanes. VW contabilizó las amortizaciones extraordinarias sobre las inversiones, si bien las autoridades de la Hacienda alemana aún no las han reconocido. Dado que Alemania no notificó las medidas por adelantado, la Comisión no pudo pronunciarse antes de que fueran ejecutadas. Al haberse concedido una parte de

la ayuda infringiendo lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE, ésta ha de considerarse ilegal.

Puesto que son de obligado cumplimiento las normas de procedimiento del apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE —además de ser de orden público— y dado que el Tribunal de Justicia confirmó su efecto inmediato en su sentencia de 19 de junio de 1973 en el asunto 77/72 Capolongo/Maya (\*), no puede subsanarse *a posteriori* la ilegalidad de la ayuda.

Tras la incoación del procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado, el Gobierno alemán suspendió todos los pagos de ayudas hasta la conclusión del mismo.

### X

El Gobierno alemán subrayó, en relación con los fundamentos de Derecho sobre los que la Comisión había de evaluar la compatibilidad de los proyectos de ayuda, que los supuestos excepcionales y las condiciones de exención de la letra c) del apartado 2 del artículo 92 (determinadas regiones de la República Federal de Alemania afectadas por la división de Alemania), la letra a) del apartado 3 del artículo 92 (regiones cuyo nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo) y la letra b) del apartado 3 del artículo 92 (grave perturbación en la economía de un Estado miembro) son de aplicación a todas estas medidas que la Comisión considera constitutivas de ayuda.

La excepción de la letra b) del apartado 3 del artículo 92 obviamente no es aplicable en el caso de Alemania. Si bien la unificación ha tenido repercusiones negativas en la economía de Alemania, éstas no son suficientes, por sí solas, para aplicar la mencionada disposición a un régimen de ayudas. La última vez que la Comisión reconoció que un régimen de ayudas remediaba una grave perturbación de la economía de un Estado miembro fue en el año 1991, cuando autorizó una ayuda para un programa de privatizaciones en Grecia. En la correspondiente Decisión dejó constancia de que el programa de privatizaciones era parte integrante de las obligaciones que se habían contraído en virtud de la Decisión 91/306/CEE del Consejo, de 4 de marzo de 1991, con objeto de sanear la economía griega en su conjunto. La situación de Alemania, en cambio, es muy distinta.

La excepción de la letra c) del apartado 2 del artículo 92 del Tratado CE ha de ser objeto de una interpretación restrictiva y no debería aplicarse a las ayudas regionales destinadas a proyectos de nuevas inversiones. La Comisión estima que las condiciones de excepción recogidas en las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 y, por cuanto se refiere al sector económico afectado, las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado a la industria automovilística le permiten actuar de forma adecuada ante los problemas de los nuevos Estados federados.

(\*) Recopilación 1973, p. 611.

## XI

A continuación se expone qué ayudas, entre las proyectadas por el Gobierno alemán en favor de las plantas Mosel II y Chemnitz II, pueden ser aceptadas por la Comisión tras haber sido examinadas conforme a las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado a la industria automovilística, aplicables a las ayudas regionales. En estas Directrices se reconoce explícitamente la valiosa contribución que puede suponer para el desarrollo regional de zonas desfavorecidas el establecimiento de nuevos centros de producción de vehículos y componentes. Esta comprobación se corresponde con la actitud en general positiva de la Comisión ante las ayudas a la inversión concedidas para subsanar deficiencias estructurales en zonas desfavorecidas de la Comunidad.

A la hora de enjuiciar las ayudas regionales a la industria automovilística, es práctica reiterada<sup>(\*)</sup> de la Comisión proceder de la siguiente manera:

En primer lugar, se ha de comprobar si es admisible la propia concesión de una ayuda regional. Se examina si la región en cuestión es subvencionable con arreglo al Derecho comunitario (por lo general, con arreglo a un régimen de ayudas existente) y si el inversor dispone de un emplazamiento alternativo para su proyecto (movilidad del proyecto).

En segundo lugar, se examina si la ayuda de Estado proyectada es proporcional a los problemas regionales que pretende remediar. Para ello, la Comisión recurre al habitual método económico consistente en un análisis de coste/beneficio y compara los costes en que incurrirá el inversor al ejecutar el proyecto en una determinada región subvencionable con los costes en una región central no subvencionada para establecer, de esta manera, las desventajas regionales específicas. La compensación de estas desventajas mediante ayudas regionales se admite en todos los casos.

En tercer lugar, se examinan los complementos (los llamados «top up», consistentes en un aumento de la intensidad de ayuda cuyo fin es dar un incentivo adicional al inversor para que invierta en la región subvencionable de que se trate. Por lo común, estos complementos se autorizan, salvo que la inversión pueda causar problemas en cuanto a las capacidades del sector afectado. En tal caso, la ayuda se limita estrictamente a la compensación neta de las desventajas regionales.

La suma resultante de estas dos últimas fases representa el importe total de la ayuda que la Comisión puede autorizar. Por regla general, se descuentan intereses de dicho importe, que se expresa como porcentaje sobre las inversiones subvencionables para poder ser comparado con el equivalente bruto de subvención.

<sup>(\*)</sup> Véanse, por ejemplo, los casos de ayuda Ford/VW, DO nº C 257 de 3. 10. 1991, p. 5; Opel Eisenach, DO nº C 43 de 16. 2. 1993, p. 14; FIAT Mezzogiorno, DO nº C 37 de 11. 2. 1993, p. 15; Jaguar, DO nº C 201 de 23. 7. 1994, p. 4; FASA Renault, DO nº C 267 de 14. 10. 1995, p. 13; Ford Genk, DO nº C 5 de 10. 1. 1996, p. 5.

## XII

La Comisión reconoce que los nuevos Estados federados conforman una región subdesarrollada con un bajo nivel de vida. Su productividad está muy por debajo de la media comunitaria, y la tasa de desempleo es extraordinariamente elevada y sigue su tendencia al alza. Para contribuir al desarrollo de la región, se autorizaron cuantiosas ayudas a la inversión y de otro tipo. Las regiones de Mosel y Chemnitz, donde están ubicadas las nuevas plantas, pudieron beneficiarse hasta abril de 1991 de ayudas a la inversión de hasta un 33 % de equivalente bruto de subvención, tasa que posteriormente se elevó hasta un 35 %.

Habida cuenta de la difícil situación socioeconómica de la región, la Comisión coincide con las autoridades alemanas en que las inversiones proyectadas supondrán una contribución importante al desarrollo económico de los nuevos Estados federados. Gracias al plan de inversiones, previsiblemente se crearán o mantendrán 3 600 puestos de trabajo directos. El establecimiento de proveedores locales y otros efectos multiplicadores sobre la economía de los nuevos Estados federados debe contribuir a la creación de otros 20 000 empleos indirectos.

No obstante, en las propias Directrices comunitarias se subraya que, a la hora de evaluar los proyectos de ayuda regional, la Comisión debe garantizar que la ayuda sea proporcional a los problemas por resolver y ha de sopesar las ventajas para el desarrollo regional y las posibles repercusiones negativas sobre el sector en su conjunto, como puede ser la creación de un importante exceso de capacidades.

Si bien la Comisión admite que la alternativa más verosímil para este inversor era ejecutar el proyecto en otra región subvencionable de la Comunidad o de Europa oriental, considera, no obstante, que los costes adicionales resultantes de las desventajas estructurales de la región en cuestión pueden determinarse de forma más adecuada comparando el proyecto con otro hipotético en un emplazamiento de nueva creación en una zona no subvencionada de la Comunidad.

En consecuencia, la Comisión ha procedido a la realización, en colaboración con un experto externo, de un detallado análisis de coste/beneficio para evaluar los costes netos adicionales de las nuevas plantas de Mosel y Chemnitz en comparación con plantas equivalentes en Metz (Francia), el emplazamiento alternativo escogido por VW. Estos costes abarcan el coste adicional de la inversión, al igual que los gastos de explotación suplementarios de las nuevas plantas durante los primeros años de funcionamiento. La inclusión de las desventajas en los costes de explotación se impone debido a los problemas inevitables a lo largo de los primeros años de funcionamiento de la planta, resultantes del subdesarrollo, de instalaciones sólo parcialmente disponibles, procesos de aprendizaje más largos, distancia geográfica, gastos de transporte adicionales, presencia insuficiente de proveedores regionales, falta de personal cualificado, ect., achacables a la ubicación del proyecto en una zona periférica.

La evaluación de la Comisión de las desventajas de costes, basada en buena medida en los datos facilitados por VW y en parte en información procedente de fuentes independientes, difiere notablemente del primer cálculo realizado por VW y presentado por las autoridades alemanas a comienzos de 1996. Estas divergencias se deben a que no todas las desventajas aducidas por VW suponen, desde la perspectiva de la Comisión, una carga adicional.

Entre las partidas que la Comisión reconoce como verdaderas desventajas en el coste de la inversión figuran ciertos costes adicionales en infraestructuras y gastos relacionados con las características geológicas desfavorables de los emplazamientos de Mosel y Chemnitz, así como las cargas derivadas de unos precios de solares y construcción más elevados. En cambio, sólo admite en parte los gastos atribuidos por VW a los requisitos medioambientales más severos de Alemania, sobre todo en lo que concierne a la contaminación atmosférica, dado que la experiencia demuestra que todos los fabricantes comunitarios de vehículos, incluido VW, persiguen un alto nivel de protección medioambiental en sus nuevas plantas en toda la Comunidad, incluso en aquellos Estados miembros que aún no cuentan con las correspondientes disposiciones.

A la hora de calcular los costes de explotación, la Comisión suele tener en cuenta tanto las desventajas de los proyectos en emplazamientos de nueva creación (véanse, por ejemplo, los asuntos Ford/VW y FIAT Mezzogiorno, nota a pie de página 9), durante un período de cinco años, como los inconvenientes que tienen que soportar las ampliaciones [*«expansions»*; véanse, por ejemplo, los asuntos SEVEL Val di Sangro<sup>(10)</sup>, Jaguar y Ford Genk, nota a pie de página 9], durante un período de tres años. En este contexto, la expresión «proyecto de nueva creación» no significa simplemente que la planta esté ubicada en unos terrenos nuevos, sino que, desde la óptica de la empresa inversora, se ha de tratar de un emplazamiento completamente nuevo y aún sin desarrollar. En consecuencia, la empresa se enfrentará a los siguientes problemas extraordinarios que caracterizan esta situación por oposición a la ampliación de una planta existente: ausencia de una infraestructura adecuada, de una logística organizada, falta de personal específicamente formado para los fines concretos de la empresa en cuestión, así como inexistencia de una estructura de proveedores. Sin embargo, si estos servicios pueden ser asumidos por una planta del mismo grupo situada en las proximidades, el proyecto se considerará una ampliación, incluso si realmente está ubicado en un emplazamiento nuevo. Esta definición comunitaria difiere del concepto de nueva inversión, que puede estar determinado por la legislación nacional. Dado que un proyecto en un emplazamiento de nueva creación definido de esta manera presenta problemas más importantes y el período hasta la consecución de la plena capacidad y, por tanto, de la rentabilidad es más prolongado, puede estar justificado que se calculen por un período más largo las desventajas en los costes de explotación. La Comisión reconoció este principio en el caso de Opel Eisenach. En Eisenach se encontraba una antigua fábrica de automóviles de la RDA, pero Opel estimaba que se trataba de un emplazamiento nuevo, puesto que presentaba los inconvenientes descritos, razón por la

cual el proyecto se consideró localizado en un emplazamiento de nueva creación.

En el presente caso, la Comisión hubo de tener en cuenta que las diferentes partes de la planta a que se refiere el proyecto de inversión en Mosel iban a entrar en funcionamiento en distintos momentos. Por tanto, las dificultades iniciales de cada una de estas partes del proyecto también se plantearán en momentos diferentes. La Comisión también tomó en consideración que, debido a los retrasos en la ejecución del proyecto, había cambiado la propia naturaleza del mismo. Gracias a la instalación de la prensa y de la planta de carrocerías y a su vinculación a la antigua fábrica Mosel I, en 1994 ya se había erigido en este emplazamiento una planta de vehículos en pleno funcionamiento. Así lo pone de manifiesto también la rentabilidad de la empresa VW en Sajonia desde 1994.

Las futuras inversiones en los nuevos talleres de pintura y montaje final en Mosel II no representan, por tanto, inversiones en un emplazamiento de nueva creación, sino la ampliación de capacidades existentes. Los inconvenientes típicos de los proyectos en un emplazamiento nuevo sólo se dan en escasa medida, puesto que ya existe una estructura de proveedores (véase más arriba), se ha creado una infraestructura y se ha mantenido gran parte de la plantilla de Mosel I. Lo mismo cabe decir respecto de la fábrica de motores Chemnitz II. Al igual que en otros casos de ampliación de capacidades, el aumento de la producción en estas plantas se está produciendo a gran velocidad. En tanto que las autoridades alemanas y VW proponían inicialmente un análisis para el período 1998-2002 respecto de todos los proyectos en Mosel y Chemnitz, la Comisión evaluó las desventajas en el funcionamiento de los proyectos en emplazamientos de nueva creación sobre la base de un período de cinco años (1993-1997 en el caso de la planta de carrocerías y 1994-1998 en el caso del taller de prensa), y las relacionadas con las ampliaciones, a partir de un período de tres años (1997-1999 por lo que se refiere al taller de pintura, al montaje final y a Chemnitz II). Asimismo, tuvo en cuenta que la prensa y la planta de carrocerías ampliarán simultáneamente (1997-1999) su capacidad, pasando de 432 a 750 vehículos/día para garantizar un pleno suministro al nuevo taller de pintura y a la planta de montaje final de Mosel II. Por esta razón, en el análisis se tomaron en consideración, por cuanto se refiere a este período (1997-1999), otras desventajas adicionales en los costes de explotación resultantes de la ampliación

Las desventajas en la inversión se calcularon con la máxima precisión y se compararon con los costes que generarían esos mismos proyectos en la planta de referencia de Metz. Los demás costes alegados por la empresa por los conceptos de infraestructura, terrenos, edificios, reconstrucción de instalaciones existentes, medidas adicionales de protección del medio ambiente a raíz de la mayor severidad de las disposiciones alemanas y otros inconvenientes fueron examinados e incorporados total o parcialmente en el análisis de coste/beneficio, o bien descartados. En este contexto, se dejó sentado que una planta de referencia constituye un emplazamiento realista, que no ideal. Muchas de las medidas en infraestructuras que fueron necesarias en Sajonia también se hubiesen tenido que acometer en la región de Metz, aunque parcialmente en menor medida (por ejemplo, cimentación sobre pilotes, nivelación de terrenos, conexión a la red viaria).

<sup>(10)</sup> DO nº C 298 de 11. 11. 1995, p. 9.

Al calcular las desventajas en los costes de explotación, la Comisión tuvo en cuenta los costes salariales en Alemania oriental, que hasta 1994 fueron relativamente bajos y en el futuro serán comparativamente más elevados, así como el coste superior del material adquirido a proveedores locales, los costes adicionales de transporte y determinadas desventajas en lo relativo a los costes generales y gastos similares en comparación con el emplazamiento alternativo. Es importante señalar que este análisis se basa esencialmente en hipótesis realistas de la evolución futura, puesto que más del 60 % de las desventajas en los costes se refieren a los gastos de explotación, desventajas éstas que se presentan a lo largo de los tres o cinco primeros años de funcionamiento.

Al evaluar los costes salariales, la Comisión tomó en consideración que VW, debido al aplazamiento de las inversiones y consiguiente retraso hasta 1997 de la puesta en marcha de una parte de las nuevas plantas, no pudo aprovechar plenamente la ventaja en los costes resultante del bajo nivel salarial de los nuevos Estados federados a comienzos de los años 90. No obstante, la retribución por horas y demás condiciones laborales (como horarios, vacaciones o pago de primas) en los nuevos Estados federados tampoco estarán íntegramente adaptadas en 1997 al nivel de Alemania occidental. Por consiguiente, VW no tendrá que soportar todo el peso de las desventajas en los costes salariales de las plantas de esta parte de Alemania con respecto al emplazamiento alternativo.

Teniendo en cuenta la previsible disminución de las desventajas como consecuencia de este tipo de evoluciones, el cálculo realista del conjunto de desventajas en los costes de inversión y explotación arroja una cifra del 22,3 % sobre las inversiones subvencionables, previa deducción de intereses, en el caso de Mosel II, y del 20,8 % en el caso de Chemnitz II. Este cálculo se remitió a VW y las autoridades alemanas para que se pronunciaran al respecto y, tras algunas aclaraciones, fue aceptado como ajustado en líneas generales. Puesto que la intensidad del proyecto de ayudas, con un 30,5 % (previa deducción de intereses) en el caso de Mosel II y un 27,3 % en lo que se refiere a Chemnitz II, supera con claridad el alcance de las desventajas, no puede considerarse que dicha intensidad sea proporcional a los problemas por resolver. En consecuencia, la Comisión no puede aceptar en su integridad las ayudas regionales relativas a ambos proyectos, ni siquiera en el supuesto de que no tuviesen repercusiones negativas en el sector visto en su conjunto.

En cuanto a las repercusiones probables de las ayudas sobre la industria comunitaria del automóvil en su conjunto, se ha de recordar que, en el momento de la aprobación de las Directrices comunitarias, no había ningún exceso de capacidades en la Comunidad. Esta situación cambió sustancialmente en 1993, al retraerse la demanda en un 15 %. Según ha podido comprobar la Comisión, la mayor parte de los fabricantes de automóviles de la Comunidad han ejecutado recientemente programas de inversión que fueron concebidos en la fase de expansión (1989-1992) y perseguían un aumento de capacidades hasta mediados de la década para satisfacer el crecimiento previsto en la demanda europea de vehículos nuevos. El aumento de capacidades alcanza, en algunos casos, una dimensión considerable. Si bien la debilitación

a partir de 1993 de la evolución en el mercado de automóviles desencadenó en cierta medida una revisión de estos planes de expansión, no se ha producido un cambio fundamental con respecto a las previsiones sobre las capacidades del sector. Las capacidades adicionales creadas a lo largo de los últimos años mediante inversiones japonesas en plantas ubicadas en la Comunidad también entrarán en funcionamiento a lo largo de este período. La ampliación de capacidades de importantes fabricantes europeos en Europa oriental, entre los que se cuenta VW con su marca Skoda, también repercutirá en el mercado comunitario, al que estos productos acceden con relativamente pocas trabas. Basándose en los cálculos más recientes, la Comisión estima que la capacidad comunitaria de producción de automóviles fue de 18 millones de unidades en 1995 y pasará a aproximadamente 20 millones en 1999. Partiendo del supuesto de que la demanda comunitaria, tras su derrumbe, continuará creciendo a paso lento y de que la balanza comercial de vehículos en la Comunidad no seguirá empeorando, las proyecciones de mercado más recientes apuntan a una demanda en el año 2000 de en torno a los 13 o 14 millones de automóviles. De ello cabe deducir que los graves problemas actuales de exceso de capacidad en la Comunidad, con una tasa media de utilización de tan sólo el 70 % durante el año pasado, persistirán a lo largo de buena parte de la década si el sector no opta en los próximos años por el cierre de capacidades excedentarias. Habida cuenta de que el efecto de falseamiento de la competencia de las ayudas de Estado concedidas a ciertos fabricantes es especialmente significativo en sectores aquejados de un importante exceso de capacidad, esta perspectiva general es una razón más para que la Comisión sea especialmente cautelosa a la hora de evaluar los proyectos de ayudas que impliquen la creación de nuevas capacidades productivas en el sector del automóvil.

Por lo que se refiere a la realización del plan de inversiones de VW en los nuevos Estados federados y a sus probables repercusiones en la industria automovilística a escala comunitaria, la Comisión toma nota de que la planta Mosel II tendrá un tamaño inferior al inicialmente previsto por el grupo VW, de modo que tras su puesta en funcionamiento contará con una capacidad de 750 vehículos/día. No obstante, también se ha de tener en cuenta que la empresa podrá doblar posteriormente la capacidad de la planta con una inversión relativamente reducida, dado que los edificios y las instalaciones de infraestructura son muy superiores a lo que requiere la capacidad ahora proyectada.

Para cumplir las obligaciones derivadas de la Decisión 96/257/CE sobre ayudas de reestructuración a SEAT, VW ha de garantizar que la capacidad de las plantas de Mosel no supere de aquí a finales de 1997 los 432 vehículos/día. VW tiene intención de cerrar la planta Mosel I en el verano de 1997, cuando entre en funcionamiento el taller de pintura de Mosel II. Además, limitará técnicamente y de forma provisional la capacidad de este nuevo taller de pintura a 432 vehículos/día, al renunciar hasta finales de 1997 a la instalación de un segundo dispositivo ESTA. De este modo, se crea un estrangulamiento provisional para limitar la capacidad de VW en Mosel durante el período en que estén en vigor las obligaciones impuestas por la Decisión 96/257/CE. El cumplimiento de esta limitación de capacidades se verificará *in situ* mediante muestreos en intervalos irregulares, procedimiento para el que Alemania ha dado su consentimiento.

Teniendo en cuenta el cierre previsto de Mosel I, Mosel II contribuirá en 1998 a un aumento de la capacidad de 320 vehículos/día, lo que representa un 2,6 % de la capacidad total de VW. La nueva planta de motores de Chemnitz, cuya capacidad será de 376 000 unidades anuales, sustituirá la antigua fábrica, con una capacidad de 280 000 unidades anuales, lo que constituye un aumento neto de 96 000 unidades o un 3,1 %, aproximadamente, de la capacidad productiva de motores del grupo VW en toda Europa occidental. En su decisión sobre el proyecto Mezzogiorno de Fiat (nota a pie de página 9), la Comisión aceptó en noviembre de 1992 considerar proporcional a la evolución del mercado comunitario de automóviles un incremento del 3 % en la capacidad productiva de vehículos del grupo y, por tanto, estimó que el proyecto no tenía repercusiones negativas en el sector.

Sin embargo, desde la fecha de esa decisión de la Comisión, la situación y las perspectivas de la industria automovilística europea han sufrido un empeoramiento, según se ha expuesto anteriormente. Por tanto, hay que constatar que dicha industria adolece en Europa occidental de un exceso de capacidades que probablemente no podrá eliminarse a medio plazo. En consecuencia, la Comisión opina que el proyecto de VW Sachsen agudiza los problemas del sector. No obstante, en los casos en que una inversión incide negativamente en un sector visto en su conjunto, la política de la Comisión en lo relativo a la aplicación de las Directrices comunitarias siempre ha consistido en limitar las ayudas estrictamente a los costes netos adicionales en que ha de incurrir el inversor en una zona desfavorecida (asuntos Opel Eisenach, SEAT Pamplona, Ford Genk). Por consiguiente, en el caso de las ayudas regionales a VW Sachsen y VW Sachsen Immobilienverwaltung (filial de la primera, responsable de la gestión de los bienes inmuebles de las plantas), la Comisión sólo puede autorizar una intensidad del 22,3 % para Mosel II y del 20,8 % para Chemnitz II. Sobre la base del calendario notificado de ayudas regionales y de los tipos de ayuda proyectados, esto representa la autorización de 418,7 millones de marcos alemanes en forma de subvenciones a la inversión para Mosel II y Chemnitz II, y de 120,4 millones de marcos alemanes en forma de primas a la inversión destinadas a ambas plantas.

Las autoridades alemanas deben supervisar la ejecución efectiva de los gastos subvencionables del proyecto, conforme a la definición de la Comisión, así como el pago exacto de las ayudas. La Comisión les insta pues a que le presenten un informe anual sobre los resultados de esta supervisión y a mantener con ella una conversación previa al momento previsto para el pago de las ayudas. El objetivo de esta supervisión es garantizar el respeto, por parte de las autoridades alemanas, de las intensidades de la ayuda regional, expresadas como equivalente bruto de subvención, conforme a su definición en la presente Decisión. Del mismo modo que en el caso del informe intermedio ya presentado por le Sächsische Aufbaubank, esta supervisión se lleva a cabo para verificar no sólo el cumplimiento de la intensidad de ayudas autorizada, sino también la ejecución efectiva de los gastos subvencionables. En este contexto, no podrá subvencionarse con ayudas regionales la transferencia de objetos del capital

fijo de Mosel I a Mosel II. En el marco de la supervisión se verificará, asimismo, el cumplimiento de las capacidades previstas para las plantas de Mosel hasta finales de 1997.

### XIII

Como se ha explicado anteriormente, la Comisión ha procedido a un análisis detallado para determinar las desventajas netas sufridas por VW debido a sus inversiones en Sajonia. Habida cuenta de las repercusiones negativas de este proyecto en el sector, la ayuda admisible se ha de limitar a la compensación de estas desventajas. Una ayuda superior a ello no sería proporcional a los problemas regionales.

En consecuencia, no podrán autorizarse las proyectadas ayudas regionales a VW Sachsen y VW Sachsen Immobilienverwaltung para los proyectos Mosel II y Chemnitz II que superen las intensidades de ayuda establecidas como admisibles en la sección XII. Se autorizará en su integridad la subvención a la inversión, ya que constituye una bonificación fiscal que se concede de forma prácticamente automática. Puesto que la empresa y las autoridades alemanas han señalado que resulta más fácil retirar la ayuda en forma de amortizaciones extraordinarias por un valor nominal calculado en 51,67 millones de marcos alemanes, la Comisión está de acuerdo con que las ayudas por suprimir se deduzcan del importe total de las amortizaciones extraordinarias previstas. Al sobrepasar la ayuda proyectada el importe subvencionable en una cantidad superior a dichas amortizaciones extraordinarias, tampoco podrán autorizarse otras ayudas regionales proyectadas en favor de VW Sachsen y VW Sachsen Immobilienverwaltung para los proyectos Mosel II y Chemnitz II en forma de subvenciones a la inversión por valor de 189,1 millones de marcos alemanes,

HA ADOPTADO LA SIGUIENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

Se consideran compatibles con la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE y con la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE las siguientes ayudas previstas por Alemania en favor de los distintos proyectos de inversión de Volkswagen AG en Sajonia:

- una ayuda concedida por Alemania a Volkswagen Sachsen GmbH y Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltung GmbH para sus proyectos de inversión en Mosel (Mosel II) y Chemnitz (Chemnitz II) en forma de subvenciones a la inversión por un importe de hasta 418,7 millones de marcos alemanes,
- una ayuda concedida por Alemania a Volkswagen Sachsen GmbH y Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltung GmbH para sus proyectos de inversión en Mosel (Mosel II) y Chemnitz (Chemnitz II) en forma de primas a la inversión por un importe de hasta 120,4 millones de marcos alemanes.

### Artículo 2

Se consideran incompatibles con la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE y con la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE y, por tanto, no podrán ser concedidas las siguientes ayudas previstas por Alemania en favor de los distintos proyectos de inversión de Volkswagen AG en Sajonia:

- la ayuda a la inversión prevista en favor de Volkswagen Sachsen GmbH y Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltung GmbH para sus proyectos de inversión en Mosel II y Chemnitz II en forma de amortizaciones extraordinarias sobre inversiones, conforme a la Ley alemana de regiones subvencionables, por un valor nominal de 51,67 millones de marcos alemanes,
- la ayuda a la inversión prevista en favor de Volkswagen Sachsen GmbH y Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltung GmbH para sus proyectos de inversión en Mosel II en forma de subvenciones a la inversión por valor de 189,1 millones de marcos alemanes, cantidad que excede del importe mencionado en el primer guión del artículo 1.

### Artículo 3

Alemania garantizará que la capacidad de las plantas de Mosel no superará en 1997 el nivel de 432 unidades/día. A tal fin, presentará a la Comisión informes mensuales sobre la capacidad y producción de las plantas, indicando por separado los datos relativos a Mosel I y Mosel II. Asimismo, Alemania ha dado su consentimiento para que funcionarios de la Comisión y expertos encargados por

está verifiquen estos datos por medio de muestreos que se llevarán a cabo en intervalos irregulares.

Además, Alemania presentará y analizará con la Comisión un informe anual sobre la ejecución de las inversiones subvencionables por valor de 2 654,1 millones de marcos alemanes en Mosel II y Chemnitz II y sobre los pagos de ayuda realmente efectuados, para garantizar que la intensidad de ayuda efectiva combinada, expresada como equivalente bruto de subvención, no supere el 22,3 % en el caso de Mosel II y el 20,8 % en el de Chemnitz II. La Comisión espera que los informes correspondientes a los años 1994 y 1995 se presenten antes de que finalice 1996, y el relativo a 1996, antes del 1 de mayo de 1997.

### Artículo 4

Alemania comunicará a la Comisión, en el plazo de un mes a partir de la notificación de la presente Decisión, las medidas adoptadas para ajustarse a la misma.

### Artículo 5

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

Hecho en Bruselas, el 26 de junio de 1996.

*Por la Comisión*

Karel VAN MIERT

*Miembro de la Comisión*