COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 30 de julio de 1996
relativa a las ayudas concedidas a Santana Motor SA

(El texto en lengua española es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(97/17/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 le presentaran sus observaciones, de conformidad con los artículos antes mencionados,

Considerando lo que sigue:

I

Apertura del procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado

El 11 de enero de 1995, la Comisión decidió [1] incoar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado con respecto a las ayudas concedidas por las autoridades españolas a la empresa Santana Motor SA (en adelante Santana), anteriormente propiedad de la empresa japonesa Suzuki Motor CO (en adelante Suzuki).

Las ayudas objeto del procedimiento consistían en:

1. a) Un préstamo del Instituto de Crédito Oficial (ICO) por un importe de 6 800 millones de pesetas;

   b) un préstamo del Instituto de Fomento de Andalucía (IFA), entidad pública propiedad de la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el mismo importe de 6 800 millones de pesetas.

   Ambos préstamos se otorgaron sin devengar intereses y debían reembolsarse mediante la asignación de un porcentaje fijo de los beneficios.

   Ambos se concedieron y pagaron (hasta 10 116 millones de pesetas) sin la autorización de la Comisión.

2. Compensaciones pagadas por las autoridades públicas regionales para fomentar la jubilación anticipada de trabajadores (por un importe desconocido).

3. Ayudas pagadas en 1994 a los proveedores de Santana (por un importe desconocido).

En su Comunicación, la Comisión informó de que dichas ayudas se evaluarían a la luz de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor [2] y las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis [3].

Como se establece en esas Directrices, a la hora de evaluar la ayuda a la reestructuración en las regiones asistidas, la Comisión tiene en cuenta las necesidades de desarrollo regional. No obstante, los criterios normalmente utilizados para evaluar las ayudas a la reestructuración también se aplican a estos casos, ya que a medio y largo plazo respaldar artificialmente a empresas que, por motivos estructurales o de otra índole, están abocadas en último término al fracaso no beneficia a una región.

II

Observaciones de las partes interesadas

Ningún tercero intervino en el procedimiento del apartado 2 del artículo 93. Las autoridades españolas enviaron sus observaciones con motivo de la incoación del procedimiento mediante carta de 31 de marzo de 1995 (tras solicitar y obtener una prórroga de un mes sobre el plazo límite).

[1] DO nº C 144 de 10. 6. 1995, p. 13.

[2] DO nº C 123 de 18. 5. 1989, p. 3.
[3] DO nº C 368 de 23. 12. 1994, p. 12.

El problema de las ayudas a empresas auxiliares se abordó, en particular, en las cartas recibidas de España de fecha 17 de febrero y 31 de mayo de 1995.

Mientras tanto, se han producido varios cambios en el plan de reestructuración de la empresa y en abril de 1995 se elaboró un nuevo plan modificado. También hubo una visita a las instalaciones por parte de funcionarios de la Comisión en abril de 1995 y varias reuniones entre los servicios de la Comisión y las partes. Aquéllos plantearon varias preguntas acerca del plan de viabilidad, básicamente en dos cartas, de 30 de mayo y 19 de septiembre de 1995. Las respuestas a dichas cartas se recibieron el 31 de julio y el 19 de diciembre de 1995, respectivamente. Sin embargo, los últimos datos que permitieron a los servicios de la Comisión cuantificar tanto el coste de la reestructuración como el nivel de ayuda se recibieron sólo el 26 de junio y el 10 de julio de 1996.

En sus cartas de respuesta a la incoación del procedimiento, las autoridades españolas consideraban que la empresa no competía con otros productores de la Comunidad en el mercado específico de la gama baja de vehículos utilitarios deportivos (VUD). De acuerdo con ellas, el mercado VUD puede dividirse en tres sectores diferentes, es decir, la gama baja (o económica), la media y la alta (o de lujo). La clasificación se basa en el precio, relacionado a su vez con la potencia, cilindrada y tamaño del automóvil, y corresponde a diferentes gustos, necesidades y posibilidades económicas de los consumidores. Por consiguiente, las ayudas concedidas a la empresa no constituían ayuda con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado.

Sin embargo, si las ayudas debían examinarse con arreglo al apartado 1 del artículo 92, las autoridades españolas consideraron que debían declararse compatibles con el mercado común a la luz de las Directrices comunitarias sobre ayudas de salvamento y de reestructuración y de la Comunicación de la Comisión [1] sobre el método de aplicación de las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 a las ayudas regionales. Adujeron, en apoyo de su petición, la viabilidad prevista de la empresa, como se anticipaba en el antiguo plan de reestructuración de abril de 1994 y en el nuevo plan, de marzo de 1995, que tenía presente la nueva situación de la empresa tras el procedimiento de suspensión de pagos y la compra de las acciones de Suzuki en la empresa por el IFA.

En cuanto a las ayudas a las empresas auxiliares de Santana, se concedieron sobre todo para impedir la quiebra de estas empresas, en su mayoría PYME, que trabajaban para Santana, debido a la suspensión de pagos de ésta. Sin embargo, parte de las ayudas no guardaban relación con la situación de Santana, sino que constituían simplemente ayudas regionales a la inversión. Las ayudas a las empresas que podían estar comprendidas en el ámbito de aplicación de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor no cumplían los requisitos de notificación, esto es, que los costes de inversión superaran los 12 millones de ecus. Se envió una relación de las empresas beneficiarias.

Las ayudas a estas empresas se otorgaron en calidad de ayudas regionales, de acuerdo con las condiciones de un programa vigente y previamente autorizado por la Comisión (Ley 50/85, de 27 de diciembre de 1985; Real Decreto 1535/87, de 11 de diciembre de 1987), en forma de garantías de crediticias, subvenciones de intereses de los préstamos garantizados, préstamos directos y acuerdos de moratoria para retrasar el pago de las cargas de seguridad social. No existía relación alguna entre la ayuda concedida y cualquier posible participación de estas empresas en la votación de la junta de acreedores de Santana, de 26 de septiembre de 1994, en la cual se condonaron las deudas de la empresa, con lo que se posibilitó el levantamiento de la suspensión de pagos.

III

Análisis del plan de reestructuración

Santana Motor SA (Santana) es una empresa española, cuya principal fábrica está radicada en Linares, provincia de Jaén, en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Produce VUD de la marca Suzuki. Su facturación en 1993 (el último año normal antes de la reestructuración) fue de 48 516 millones de pesetas (aproximadamente 303 millones de ecus) y, a 31 de diciembre de 1993, empleaba, en la planta principal de Linares, a 2 838 trabajadores. Además de esta fábrica, la empresa tiene instalaciones en La Carolina (Jaén), donde están su centro de distribución y su centro de formación profesional; una fábrica en Manzanares, en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, que produce piezas para motores para la fábrica de Linares y motores para motocicletas, y su sede central en Madrid.

La empresa era propiedad de la compañía japonesa Suzuki Motor Corporation (Suzuki) hasta el 29 de diciembre de 1994, fecha en que Suzuki vendió sus acciones, que ascendían al 83,74 % del capital de la empresa, al IFA. La venta de la fábrica de Manzanares a Suzuki Manufacturing SA, que se planificó en 1993, se dejó en suspenso y se prevé que se concluya antes de finales de 1996.

Tras un período de inquietud social y problemas financieros, el 17 de febrero de 1994, la empresa inició el procedimiento legal de suspensión de pagos, con una deuda que ascendía a 23 000 millones de pesetas, mientras que sus activos eran de sólo 3 638 millones de pesetas el 31 de diciembre de 1993. Sin embargo, llegó a un acuerdo con sus acreedores que fue autorizado por el Tribunal el 17 de diciembre de 1994.

[1] DO nº C 212 de 12. 8. 1988, p. 2.

El plan de viabilidad de abril de 1995 parte de la situación de la empresa después del procedimiento de suspensión de pagos y utiliza 1993 como año de referencia. Cubre el período 1995-1997 y prevé que la empresa llegue a un equilibrio financiero en 1996 y obtenga beneficios a partir de 1997.

Reestructuración financiera

El 26 de septiembre de 1994, la empresa y sus acreedores firmaron un acuerdo por el que éstos aceptaban la condonación de las deudas de Santana. Los créditos cancelados ascendían aproximadamente a 13 600 millones de pesetas, correspondientes al 100 % de los créditos de proveedores extranjeros (Suzuki) y al 33 % de los créditos de proveedores nacionales, mientras que el 67 % restante de los créditos de estos últimos acreedores fueran objeto de una remodelación a fin de que se reembolsaran en un período de tres años y medio, sin intereses.

Al mismo tiempo y para garantizar la continuidad de la empresa, las autoridades españolas acordaron conceder dos préstamos participativos a la empresa en condiciones especialmente favorables, por un importe conjunto de 13 600 millones de pesetas, que desembolsaron, por el mismo importe (6 800 millones de pesetas) y en las mismas condiciones, el ICO y el IFA. Los préstamos no devengan intereses y se reembolsarán en forma de porcentaje fijo (17,5 %) de beneficios antes de impuestos. Suzuki contribuyó con 5 271 millones de pesetas a la compensación de pérdidas.

El 17 de diciembre de 1994, se levantó la suspensión de pagos. El 29 de diciembre de ese año, el entonces propietario japonés (Suzuki Japan) vendió su participación en la empresa al IFA por un precio simbólico. Ese mismo día, Suzuki y Santana firmaron un «acuerdo comercial y tecnológico», en el que se establecían las condiciones en que Santana podría seguir produciendo vehículos Suzuki de 4x4.

Recientemente, la Junta de Andalucía se ha comprometido a capitalizar el préstamo que concedió a través del IFA (6 800 millones de pesetas). Cuando lo haya hecho, se producirá primero una reducción de las pérdidas acumuladas de la empresa hasta llegar al actual volumen de capital, esto es, 2 729 millones de pesetas. El nuevo capital será entonces de 6 800 millones de pesetas.

Reestructuración laboral

Además de la reestructuración financiera, el plan se basa en una importante reestructuración laboral, lo que supone una considerable reducción de la plantilla (1 034 trabajadores) y una completa reorganización de la parte restante, encaminada a un aumento de la productividad y a una mejora de la calidad. Se ha procurado una mayor flexibilidad en el proceso de producción, en particular con la designación de sólo dos grupos profesionales y una plena movilidad funcional dentro de cada uno de ellos. También se ha introducido una mayor flexibilidad en la jornada de trabajo, dentro de los límites del tiempo anual de trabajo. Se han impuesto nuevos métodos de control de calidad y del tiempo de trabajo.

El despido de los trabajadores se realizó con arreglo a tres programas diferentes: un plan de prejubilación, que afectó a 348 empleados y se puso en marcha antes de la suspensión de pagos, un plan de jubilación anticipada, que supuso la salida de 538 trabajadores, y un plan de bajas incentivadas, que afectó a 148 trabajadores.

a) El plan de bajas incentivadas preveía el pago de una suma global a los trabajadores que abandonaran la empresa en 1994, cuyo importe se acordó entre la empresa y los trabajadores. Su coste total fue de 634 millones de pesetas. La empresa desembolsó 338 millones de pesetas y la Comunidad Autónoma contribuyó con 296 millones de pesetas.

b) El plan de jubilación anticipada consistía en la creación de un fondo de pensiones en una compañía de seguros, que pagaría luego una pensión a los beneficiarios del plan. Los antiguos trabajadores abonaron a la compañía de seguros el capital que recibieron de la empresa al ser despedidos, es decir, la indemnización legal fijada en el Estatuto de los Trabajadores, cuyo importe total ascendió a 1 355 millones de pesetas, y la Consejería de Trabajo de la Junta de Andalucía aportó 4 026 millones de pesetas, de modo que el valor de la renta que cada trabajador recibiera fuera más aceptable. Este plan se negoció y acordó en 1994 entre la empresa y los trabajadores. Pese a ello, los sindicatos se dirigieron a los tribunales solicitando una revisión basada en un incremento de los salarios. Ganaron el pleito y los tribunales condenaron a Santana a pagar otros 739 millones de pesetas, cantidad que aportará la Comunidad Autónoma (que ya ha abonado 205 millones de pesetas), con lo que la intervención pública global se cifrará en 4 765 millones de pesetas. El coste global del plan ascendió así a 6 119 millones de pesetas.

c) El plan de prejubilación («sistema de AEJAS»), cuya aplicación por parte de la empresa se autorizó mediante tres Órdenes ministeriales (por ejemplo, los expedientes de empleo 38/92, 38/93 y 106/93), dio la posibilidad a 348 trabajadores de beneficiarse de las ventajas de este tipo de jubilación establecidas en el plan general de «Ayudas equivalentes a la jubilación anticipada» (AEJA). De acuerdo con la legislación, el Estado puede financiar hasta el 40 % de los costes autorizados; la empresa paga la diferencia y puede negociar con los trabajadores un complemento del importe total, con objeto de mejorar la paga final que recibirán los trabajadores. El coste del plan se cifró al

principio en 6 253 millones de pesetas, de los cuales 1 740 serían aportados por el Estado y 4 513 por la empresa. Asimismo, la empresa solicitó y obtuvo de la Junta de Andalucía que pagara los complementos que había acordado con los trabajadores. No obstante, al declararse la suspensión de pagos de la empresa ésta no pudo cumplir con sus obligaciones, de modo que se suspendió la aplicación del plan y los antiguos trabajadores han seguido recibiendo un salario, en espera de una solución definitiva. En esta situación, la empresa ya ha desembolsado 918 millones de pesetas y la Comunidad Autónoma 931 millones de pesetas.

Mientras tanto, se está estudiando una reformulación del plan, que contempla la transferencia de todas las obligaciones a una compañía de seguros. La prima exigida por la compañía de seguros en mayo de 1995 podría haberse cubierto con los importes (esta operación habría supuesto sin duda un ahorro) que la Comunidad Autónoma ya había aceptado pagar en decisiones anteriores (el 40 % de los costes estándar más complementos). Desde entonces, el coste de este tipo de seguro ha aumentado y, en la actualidad, la oferta más baja es de 4 160 millones de pesetas. El coste total de este plan asciende, de momento, a 6 009 millones de pesetas.

La Junta de Andalucía ha aceptado pagar hasta 4 160 millones por este seguro, o por el plan definitivo que se elija, lo que eleva la intervención pública total a 5 091 millones de pesetas.

Reestructuración industrial

El plan se basa en el acuerdo tecnológico firmado con Suzuki, que establece las condiciones según las cuales Santana queda autorizada a seguir produciendo modelos Suzuki. Este acuerdo es válido hasta diciembre de 1999 y contiene cuatro elementos principales:

1. Santana obtiene el derecho exclusivo de producir y montar en España (con un mínimo de 25 000 unidades), así como la facultad exclusiva de vender y distribuir dentro y fuera de España en la Comunidad, tres modelos Suzuki de VUD (SJ410; SJ413 y SE416).

2. Santana deberá incrementar el número de componentes europeos de la producción, constituyendo el nuevo motor diesel suministrado por Peugeot un elemento importante.

3. Santana deberá pagar a Suzuki «royalties» en forma de porcentaje del valor de sus ventas menos el valor de los componentes importados.

4. No podrá producirse ningún cambio sustancial en la empresa sin la autorización de Suzuki.

El plan de reestructuración se elaboró para los años 1995-1997 y, de acuerdo con él, se prevé que la empresa alcance el equilibrio financiero en 1996 y obtenga beneficios en 1997. La producción anual media estimada será de 30 000 unidades. Ya se dispone de las cuentas provisionales de 1995, que muestran que los resultados se ajustan a los previstos en el plan; las desviaciones se deben sobre todo al retraso en la venta de la fábrica de Manzanares y a un menor volumen de ventas. Las pérdidas son asimismo superiores debido a que la empresa todavía no ha recibido la mayor parte de la ayuda social prometida por el Estado. La reducción de la producción parece deberse al gran volumen de existencias acumulado durante 1994, cuando la empresa fue declarada en suspensión de pagos. Sin embargo, los resultados financieros y el volumen de ventas del primer trimestre de 1996 se ajustan en buena medida al plan.

Los principales supuestos para el éxito del plan son una mejora de la productividad laboral, que se espera llegue en 1997 a casi el doble de 1993 y que debe lograrse mediante una mayor flexibilidad de la mano de obra y de la jornada de trabajo y una reducción del absentismo; una mayor «europeización» de los componentes, que supondrá una importante reducción de los costes de material; un aumento en la calidad final de los productos mediante un programa estricto de control de calidad en todas las fases del proceso de producción. Todos estos indicadores han alcanzado los valores previstos en el plan. Las ligeras divergencias registradas en 1995 se explican por una producción menor de la esperada.

El acuerdo tecnológico permite a Santana explorar nuevos mercados geográficos fuera de la Comunidad, lo que puede generar nuevas oportunidades de ventas no previstas en el plan. Al propio tiempo, la empresa está tratando de llegar a acuerdos sobre operaciones de montaje con otros fabricantes de vehículos 4x4.

Costes totales de la reestructuración

El coste total de la reestructuración (1994-1997) asciende a 60 567 millones de pesetas, incluidas las reducciones de la deuda (20 089 millones de pesetas); los costes sociales (12 762 millones de pesetas) y las inversiones para asegurar la «europeización» de los componentes (4 193 millones de pesetas). Sin embargo, aún no se conocen con precisión los costes finales del plan de reestructuración social, ya que no se han fijado los últimos detalles en lo que respecta a los 348 antiguos trabajadores despedidos antes de la suspensión de pagos (suscripción de un seguro para ellos).

IV

Situación del mercado

El subsector de los VUD, que constituye el mercado interior a efectos de la presente Decisión, representa en el EEE aproximadamente el 2,5 % del mercado global de vehículos de pasajeros. Las ventas de modelos Suzuki representaron en 1993, el último año normal antes de la reestructuración, cerca del 16 % de las ventas totales del sector. Ese año, Suzuki fue el líder del mercado en este segmento.

A partir de entonces, la industria automovilística del EEE en su conjunto ha adolecido de un exceso de capacidad de producción estructural, lo que también puede decirse del subsector de los VUD, puesto que había ampliado considerablemente sus capacidades de producción a finales de los ochenta, ante unas expectativas de rápido crecimiento de la demanda. La Comisión considera que la utilización de la capacidad en el EEE se sitúa en torno al 60 % en 1993.

Se prevé que el segmento de mercado de los VUD se expanda en Europa, con un incremento de las ventas [1] estimado en torno al 23 % entre 1993 y el año 2000. Sólo se espera una reducción o un estancamiento de las ventas en 1999 y 2000. En los años que abarca el plan de reestructuración, 1995-1997, se calcula que las ventas aumentarán en un 18 %. Se prevé que la utilización de la capacidad mejorará considerablemente en ese período, pero seguirá muy por debajo del 80 %. La capacidad durante este período se verá afectada por los nuevos fabricantes que han entrado recientemente en este segmento de mercado (por ejemplo, AMC/Chrysler).

La Comisión no comparte el punto de vista del Gobierno español de que los vehículos de Santana formen parte de un subsegmento de los VUD con motores de poca potencia. Como lo hace la propia empresa en su plan de reestructuración, la Comisión está convencida (véase su incoación del procedimiento) de que los VUD constituyen un solo segmento del mercado, en el que la sustituibilidad de la oferta y la demanda es tan grande que no justifica una nueva segmentación del mismo. Además, la producción de Santana se concentra ahora en vehículos con motores más potentes (de gasolina de 16 válvulas y el nuevo diesel), que compiten directamente con los vehículos de otros productores de VUD en el EEE.

V

Ayuda de Estado

1. *Reestructuración financiera: los dos préstamos participativos*

Al evaluar si una aportación de capital por el Estado a los activos de una empresa constituye una ayuda de Estado con arreglo al apartado 1 del artículo 92, la Comisión recurre al principio del inversor privado, es decir, compara el comportamiento del Estado con el de un inversor privado que opere en condiciones normales de una economía de mercado [2]. En concreto, considera que dicha intervención constituye una ayuda de Estado:

i) cuando la participación de las autoridades públicas supone la asunción o la continuación de todas o parte de las operaciones no viables de una empresa en crisis mediante la contribución de una nueva entidad jurídica;

ii) cuando el importe de la participación excede del valor real de la empresa.

Como se ha dicho antes, el préstamo del IFA debe capitalizarse. Esta aportación de capital (la primera en forma de préstamo participativo) debe considerarse ayuda de Estado, dado que el Estado adquirió la propiedad de la empresa a un inversor privado, por un precio simbólico, dentro de una operación de salvamento destinada a impedir su quiebra. Aunque no se haya constituido una nueva entidad jurídica, esta operación corresponde al criterio fijado en el inciso i). La aportación de capital fue necesaria para dotar de recursos a la empresa y permitir su continuidad que, en caso contrario, habría cerrado tras ser declarada en quiebra.

En cuanto al préstamo del ICO, deben tenerse en cuenta los siguientes elementos:

— como el préstamo del IFA, equivale a poseer recursos de la empresa («cuasicapital») considerados suficientes para que la empresa no tenga que cubrir las pérdidas mediante la reducción de capital, incluso si los primeros duplican con creces las segundas;

— no se devengan intereses y el eventual reembolso sólo se hará en forma de porcentaje fijo de los beneficios;

— las condiciones del préstamo hacen que resulte casi imposible determinar un plazo límite para su reembolso.

En vista de estas consideraciones, el importe global del préstamo del ICO debe tener la misma consideración que el del IFA y, por lo tanto, considerarse una ayuda de Estado.

Ayuda total: 13 600 millones de pesetas.

2. *Ayudas sociales a los trabajadores despedidos*

Coste total de las medidas sociales:	12 762 millones de pesetas
Intervención pública global:	10 152 millones de pesetas
Ayuda de Estado:	8 412 millones de pesetas
Número total de trabajadores:	1 034

[1] Proyección de DRI/McGraw-Hill, octubre de 1995.

[2] «Participación de las autoridades públicas en el capital empresarial», en Boletín CEE 9-1984.

Plan de bajas incentivadas. La Comunidad Autónoma aportó 296 millones de pesetas. Manifiestamente, no se trata de un plan global, sino de un coste normal que debe sufragar una empresa al reducir su plantilla y, por lo tanto, toda la contribución del Estado constituye una ayuda de Estado con arreglo al apartado 1 del artículo 92.

Plan de jubilación anticipada. La Comunidad Autónoma debe aportar 4 765 millones de pesetas. Se considera que este importe constituye una ayuda de Estado, ya que el plan no corresponde a una ley general [como, por ejemplo, el plan AEJA (ayudas equivalentes a la jubilación anticipada) de 9 de abril de 1986], sino que se elaboró con carácter voluntario y la aportación de Estado se realizó de modo discrecional.

Prejubilación — sistema de AEJAS. La contribución de la Comunidad Autónoma asciende a 5 091 millones. La Ley general (AEJA) sólo contempla la aportación del 40 % de los costes normales, lo que corresponde a 1 740 millones de pesetas. Por consiguiente, puede considerarse que este importe no constituye una ayuda de Estado con arreglo al apartado 1 del artículo 92. El pago de los complementos se efectúa con arreglo a una ley que permite al Estado (en este caso a la Junta) conceder subvenciones selectivas. No puede considerarse una medida general, sino que constituye una ayuda. Por lo tanto, la contribución pública de 3 351 millones de pesetas constituye una ayuda de Estado.

Por consiguiente, la mayor parte de la ayuda social se considera ayuda de Estado con arreglo al apartado 1 del artículo 92, porque se desembolsa al margen de los planes generales. Los importes exactos de los beneficios se negocian entre los trabajadores y la empresa y sólo una vez que se han acordado solicita la empresa una contribución financiera pública.

3. *Ayuda a empresas auxiliares*

En cuanto a las empresas auxiliares de Santana, no existía ninguna relación entre la ayuda concedida y la eventual participación de dichas empresas en la votación de la junta de acreedores de Santana, el 26 de septiembre de 1994, en que se condonaron las deudas de la empresa, como paso previo al levantamiento de la suspensión de pagos. Además, al haberse concedido la ayuda con arreglo a planes autorizados, la Comisión no debe profundizar más en el asunto.

En resumen, el importe global de la intervención del Estado encaminada a la reestructuración de Santana es el siguiente:

Coste total de la reestructuración:	60 567 millones de pesetas
Contribución pública:	23 752 millones de pesetas
Ayuda de Estado:	22 012 millones de pesetas
Intensidad de ayuda:	36,3 %

La contribución pública de 22 012 millones concedida a Santana por las autoridades nacionales y de la Comunidad Autónoma constituye una ayuda de Estado a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE y del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE.

VI

Compatibilidad de la ayuda

El apartado 1 del artículo 92 sienta el principio de que, salvo en los casos en que se permita, la ayuda que falsea o puede falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o la producción de determinados bienes es, en la medida en que afecte a los intercambios comerciales entre Estados miembros, incompatible con el mercado común. No obstante, los apartados 2 y 3 del artículo 92 precisan en qué circunstancias es o puede ser autorizada dicha ayuda.

El apartado 2 del artículo 92 especifica ciertos tipos de ayuda compatibles con el mercado común. Dada la naturaleza, localización y objetivo de la ayuda en este caso, ninguno de los conceptos parece aplicable.

El apartado 2 del artículo 92 enumera las ayudas que pueden ser compatibles con el mercado común. La compatibilidad debe determinarse en el contexto del conjunto de la Comunidad y no de un solo Estado miembro. Para salvaguardar el buen funcionamiento del mercado común y teniendo en cuenta el principio establecido en la letra g) del artículo 3 del Tratado, las excepciones al principio del apartado 1 del artículo 92 fijadas en el apartado 2 del artículo 92 deben interpretarse en sentido estricto cuando se evalúa un plan de ayuda o una ayuda individual.

En particular, la Comisión ha adoptado unas Directrices sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor en las que se establecen los criterios de evaluación de la compatibilidad con el mercado común de las ayudas en dicho sector, limitando así el alcance discrecional del apartado 3 del artículo 92.

Las Directrices establecen que, en principio, las ayudas de salvamento y reestructuración sólo pueden autorizarse en circunstancias excepcionales. La ayuda debe estar vinculada a un plan de reestructuración satisfactorio y sólo se puede conceder cuando pueda demostrarse que resulta beneficioso desde el punto de vista del interés comunitario mantener a flote a un fabricante y restablecer su viabilidad. Será necesario velar por que la ayuda no permita al beneficiario aumentar su cuota de mercado en detrimento de los competidores que no la reciban. En los casos en que determinadas empresas todavía adolecen de un exceso de capacidad, por ejemplo, en el sector de los vehículos comerciales, la Comisión puede exigir reducciones de la capacidad con objeto de contribuir a la recuperación general del sector.

Las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis (1) sientan el principio general de que, independientemente de su forma, sólo se autorizarán las ayudas cuando sean beneficiosas desde el punto de vista del interés comunitario y estén relacionadas con un plan de reestructuración o recuperación viable, presentado en forma detallada a la Comisión. Los requisitos que deben cumplirse para que la Comisión autorice las ayudas a la reestructuración son los siguientes:

a) Restablecimiento de la viabilidad. El plan de reestructuración debe restablecer la viabilidad a largo plazo y sanear la empresa en un plazo de tiempo razonable y partiendo de premisas realistas en cuanto a sus futuras condiciones operativas. Por lo tanto, la ayuda a la reestructuración sólo debería otorgarse normalmente una vez.

b) Evitar un falseamiento indebido de la competencia a través de la ayuda. Cuando hay un exceso de capacidad de producción estructural, el plan debe contribuir a la reestructuración de la industria reduciendo irreversiblemente o cerrando capacidades de producción.

c) Proporcionalidad de la ayuda con respecto a los costes y los beneficios de la reestructuración. El importe y la intensidad de la ayuda deben limitarse al mínimo estrictamente necesario para permitir que se lleve a cabo la reestructuración. Si la ayuda se utiliza para cancelar deudas resultantes de pérdidas en el pasado, deben desaparecer todas las ventajas fiscales vinculadas a las pérdidas.

d) Aplicación integral del plan de reestructuración y respeto de las condiciones. La empresa debe aplicar íntegramente el plan de reestructuración presentado a la Comisión y autorizado por ésta y cumplir las demás obligaciones incluidas en la Decisión de la Comisión.

e) Supervisión e informe anual. La aplicación, la evolución y los resultados del plan de reestructuración serán objeto de supervisión, requiriéndose para ello la presentación de informes anuales detallados a la Comisión.

Tras examinar el plan de reestructuración de Santana y su aplicación hasta marzo de 1996, la Comisión está convencida de que se cumplen los mencionados criterios generales y sectoriales.

Con respecto a la letra a) *Restablecimiento de la viabilidad*

El plan prevé que la empresa recuperará la viabilidad, alcanzando el equilibrio financiero en 1996 y registrando beneficios a partir de 1997. Los resultados del primer trimestre de 1996 se ajustan a las previsiones del plan. Los resultados de 1995 indican divergencias con respecto al mismo, debido a un volumen de ventas ligeramente inferior al previsto, como consecuencia del elevado nivel de existencias acumuladas en 1994 y de una recuperación económica más lenta de lo esperado. Los costes sociales fueron también más elevados de lo previsto, debido al retraso en la venta de la fábrica de Manzanares a Suzuki (por la incertidumbre sobre la concesión de ayudas a la inversión y discrepancias sobre el precio de los activos). Las pérdidas registradas también fueron más elevadas, porque la empresa todavía no ha recibido la mayor parte de las ayudas sociales prometidas por la Junta de Andalucía.

Los asesores consultados por la Comisión están convencidos de que la empresa logrará alcanzar los restantes objetivos y resultados financieros del plan, en particular merced al éxito en la europeización de los accesorios y a la respuesta del mercado al nuevo diesel Vitara. Por consiguiente, puede concluirse que los supuestos en que se basa el plan son válidos y que puede considerarse realista en lo que respecta a la viabilidad de la empresa.

Con respecto a la letra b) *Evitar un falseamiento indebido de la competencia*

Las autoridades españolas han informado de que Santana va a desmantelar los talleres de pintura que no se están usando de momento, pero que suponen una capacidad potencial que podría utilizarse en el futuro sin importantes nuevas inversiones. La capacidad de dichas instalaciones es de 21 000 vehículos anuales. La restante capacidad de producción es de 50 000 vehículos al año, lo que equivale a una reducción del 30 % de la capacidad total. De esta manera, la empresa está realizando una contribución considerable a la industria automovilística en Europa en general y al subsector de los VUD en particular.

También debe indicarse que Santana ha basado su plan de reestructuración en una producción media de 30 000 unidades, lo que supone una reducción gradual de su cuota de mercado en el mercado pertinente de los VUD. Por consiguiente, se espera que los efectos perjudiciales del plan de reestructuración sobre los competidores de Santana en el EEE sean limitados.

Cuando se haya capitalizado el préstamo del IFA y compensado parte de las pérdidas, la empresa se compromete a no obtener nuevas ventajas fiscales en base a las pérdidas. Lo mismo puede decirse de las subvenciones recibidas como ayudas sociales, que pueden contribuir a reducir pérdidas, en particular en 1996.

Con respecto a la letra c) *Proporcionalidad de la ayuda a la reestructuración*

Al evaluar la compatibilidad de la ayuda a Santana, la Comisión tiene también en cuenta que la empresa está establecida en una zona en la que, de conformidad con la letra a) del apartado 3 del artículo 92, las ayudas regionales pueden alcanzar una intensidad del 60 % neto. En efecto, la provincia de Jaén registró una tasa de desempleo del 35,12 %, frente al 33,96 % de la Comunidad Autónoma de Andalucía y el 22,77 % de España en su conjunto. Asimismo, la renta per cápita neta en la

(1) DO nº C 368 de 23. 12. 1994, p. 12.

provincia equivale al 95 % de la Comunidad Autónoma y al 66 % de la de España. Por consiguiente, la zona en que está situada la fábrica puede considerarse una de las más pobres de la Comunidad y afectada por un grave subdesarrollo. La desaparición de su empresa más importante tendría considerables efectos negativos sobre la economía local, debido también en parte a su repercusión indirecta sobre los proveedores de la misma zona.

Teniendo en cuenta esta situación social de la región, junto con el hecho de que la mayor parte de los costes (y de la ayuda) del plan corresponde a la reestructuración laboral y a la pequeña dimensión de la empresa, que impide una nueva reducción de la capacidad sin hacer peligrar su viabilidad, la intensidad de ayuda del 36,3 %, aunque ligeramente superior a la reducción de capacidad (30 %) puede considerarse apropiada. En los asuntos Volkswagen Sachsen y Mercedes Ludwigsfelde, radicadas también en las regiones a que se refiere la letra a) del apartado 3 del artículo 92, también se aceptó un exceso de compensación.

En opinión de la Comisión, el volumen de la ayuda (22 012 millones de pesetas) y su intensidad (36,3 % del coste total de reestructuración) son absolutamente necesarios para la operación de reestructuración.

Asimismo, la Comisión ha comprobado que las medidas en que se basa la reestructuración y para cuya aplicación se concederá la ayuda, son necesarias para la consecución de los objetivos perseguidos por la operación de reestructuración en su conjunto. En opinión de la Comisión, el volumen de la financiación propuesta para la reestructuración es necesario. El importe se ha estructurado lógicamente y representa un esfuerzo realista con miras a restablecer la viabilidad de Santana en el sector competitivo de la industria automovilística.

VII

Conclusiones y condiciones

En definitiva, la Comisión considera que la ayuda concedida por las autoridades españolas a Santana, cumple los requisitos establecidos en las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis y en las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor.

Con arreglo a las Directrices sobre ayudas de salvamento y reestructuración y a su práctica habitual en casos de ayudas de reestructuración del sector de los vehículos de motor, la Comisión debe velar por que sus conclusiones sigan siendo válidas hasta el final del plan de reestructuración. Para ello, debe supeditar su decisión final positiva a varias condiciones de obligado cumplimiento para evitar posibles efectos perjudiciales de la ayuda en el sector. De hecho, el falseamiento de los intercambios comerciales que puede propiciar la ayuda depende en parte de que la futura reestructuración se lleve a cabo de acuerdo con el plan y en el período previsto. En particular, las autoridades españolas deberían velar por que la empresa cierre con carácter irreversible los talleres de pintura no utilizados antes de septiembre de 1997. Además, el plan de reestructuración debe ejecutarse en su integridad y su aplicación deberá supervisarse. Por último, no podrá concederse ninguna otra ayuda a Santana en apoyo de este plan. Se recuerda asimismo que, de acuerdo con las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis, las ayudas de reestructuración no deben, por lo general, concederse más de una vez,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las ayudas especificadas a continuación, en apoyo del plan de reestructuración de Santana SA, son compatibles con la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE y la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE:

a) un préstamo del Instituto Oficial de Crédito (ICO) español por un importe de 6 800 millones de pesetas, pagado de forma ilegal;

b) un préstamo del Instituto de Fomento de Andalucía (IFA), entidad pública propiedad de la Junta de Andalucía, por el mismo importe de 6 800 millones de pesetas, del cual 6 716 millones fueron pagados ilegalmente; este préstamo se capitalizará;

c) una ayuda social a trabajadores despedidos, por un importe total de 8 412 millones de pesetas, del cual 4 527 millones fueron pagados ilegalmente:

   — plan de prejubilación, que afecta a 348 trabajadores, por un importe de 3 351 millones de pesetas,

   — plan de jubilación anticipada, que afecta a 358 trabajadores, por un importe de 4 765 millones de pesetas, del cual 4 231 millones fueron pagados ilegalmente,

   — plan de bajas incentivadas, que afecta a 148 trabajadores, por un importe de 296 millones de pesetas, pagado de forma ilegal.

Siempre que se respeten las condiciones siguientes:

1) Los talleres de pintura no utilizados se desmantelarán antes de septiembre de 1997, según se ha comunicado a la Comisión. Antes del 1 de enero de 1998 no se producirá ningún incremento de la capacidad que queda limitada a 50 000 vehículos al año.

2) No habrá compensaciones fiscales para las pérdidas que se compensen mediante la ayuda (ayuda social o incremento de capital).

3) No se concederán más ayudas en forma de aportaciones de capital ni ninguna ayuda discrecional en apoyo de la reestructuración.

4) El Gobierno español enviará a la Comisión un informe anual sobre la aplicación del plan de reestructuración y, en particular, la evolución de sus costes, la recepción de ayudas por la empresa y el cumplimiento de las mencionadas condiciones. Este informe, junto con el informe anual y las cuentas de Santana deberá enviarse antes de finales del mes de mayo del año siguiente al del envío del informe.

Artículo 2

España informará a la Comisión, dentro de un mes siguiente a la notificación de la presente Decisión, acerca de las medidas que hubiere adoptado en cumplimiento de la misma.

Artículo 3

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

Hecho en Bruselas, el 30 de julio de 1996.

Por la Comisión

Hans VAN DEN BROEK

Miembro de la Comisión