## STATSSTØTTE

# Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, til støtte C 49/2000 (ex NN 24/99) — Støtte til Santana Motor

(2000/C 328/04)

**(EØS-relevant tekst)**

Ved brev af 22. august 2000, der er gengivet på det autentiske sprog efter dette resumé, meddelte Kommissionen Spanien, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for ovennævnte støtteforanstaltning.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af nærværende resumé og det efterfølgende brev sende deres bemærkninger til de støtteforanstaltninger, over for hvilke Kommissionen indleder proceduren, til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Direktorat H-1
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles/Brussel
Fax (32-2) 296 95 79.

Disse bemærkninger vil blive videresendt til Spanien. Interesserede parter, der fremsætter bemærkninger til sagen, kan skriftligt anmode om at få deres navne hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

## RESUMÉ

### 1. Sagsforløb

I 1998 udviklede den offentligt ejede Santana-gruppe, der er aktiv i motorkøretøjsindustrien hovedsagelig gennem to virksomheder, Santana Motor SA og Santana Motor Andalucía SL, en strategiplan for perioden 1998-2006. Strategiplanen omfatter markedsføring af flere køretøjer. Suzukis firehjulstrukne modeller skal have nyt design, og nye versioner skal introduceres, og endvidere skal produktionen af YR 8 — Jimny påbegyndes. Uafhængigt af Suzuki iværksættes ligeledes projekter med PS 10, et robust firehjulstrukket køretøj, der nedstammer fra den gamle Santana — Land Rover, og fabrikation af en let kabine-kvadricykel ved navn Stella på licens fra (. . .) (*). Ligeledes udvikles komponentleverandørernes aktiviteter. Et nært samarbejde med Suzuki skal endvidere fortsætte med import og distribution af modeller som for eksempel Swift, Alto, Wagon R og Baleno.

Inden for disse overordnede rammer er et antal investeringer planlagt. Den største betegnes som »Plan 15 000« og indebærer investeringer på i alt 13 336 mio. ESP, hovedsagelig fordelt over perioden 1998-2002. Yderligere 3 500 mio. ESP vil blive investeret i nyt design af modeller i løbet af perioden 2003-2006. Investeringerne indebærer ikke nogen kapacitetsforøgelse. Virksomheden er beliggende i et støtteberettiget område i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), med et regionalt loft på 50 % NSÆ.

Til finansiering af virksomhedens strategiplan er der planlagt to foranstaltninger: i) regional investeringsstøtte og ii) en kapitalindsprøjtning, som skal foretages af Soprea, et datterselskab til Instituto de Fomento de Andalucía (IFA) og virksomhedens eneaktionær.

Der er planer om at yde regionalstøtte til Santana i henhold til ordningen Régimen de ayudas a la inversión y a la investigación y desarrollo, hvilket er godkendt af Kommissionen. De oprindelige anmodninger om støtte blev fremsat med hensyn til tre investeringsprojekter: Plan 15 000, udvikling af PS 10 og produktion af (. . .) (*)—Stella.

Den finansieringsplan, der ledsagede strategiplanen, viste en støtteintensitet på 15 % brutto af de investeringer, der skulle foretages, dvs. en samlet nominel støtte på 2,4 mia. ESP. Spanien har nu imidlertid erklæret, at det agter at reducere det beløb til 1 977 mio. ESP.

Yderligere fik Santana Motor af regionsregeringen i Andalusien tildelt en individuel offentlig garanti til dækning af en kreditlinje. Det ser ud til, at Santana har fået tildelt regionalstøtte på op til 57 mio. ESP i forbindelse med den offentlige garanti, der dækker kreditlinjen. Den offentlige lånegaranti blev ydet til Santana uden først at være godkendt af Kommissionen.

Den samlede nominelle støtte er på 2 034 mio. ESP (nutidsværdi: 1 675 mio. ESP).

(*) Forretningshemmelighed.

Spanien mener, at projektet (. . .) (*)—Stella ikke er underlagt rammebestemmelserne for motorkøretøjsindustrien, eftersom det indebærer fremstilling af en let kabine-kvadricykel, og at projekterne PS 10 og (. . .) (*) —Stella ikke er anmeldelsespligtige, eftersom anmeldelsestærsklen i henhold til rammebestemmelserne ikke overskrides. Spanien har fremsat argumenter til påvisning af, at Plan 15 000-projektet er mobilt, navnlig i lyset af, at der findes en Santana/Suzuki-virksomhedsgruppe, der havde den mulighed at foretage investeringerne i Japan eller Ungarn i stedet for i Linares. Endvidere bemærkede Spanien, at der ikke kræves en costbenefitanalyse i dette tilfælde, da den planlagte støtteintensitet ikke overstiger 20 % af det gældende regionalloft (50 % NSÆ), hvortil skal lægges et supplement på de tilladelige to procentpoint.

Santanas strategiplan for 1998-2006 omfattede en kapitalindsprøjtning på i alt 3,9 mia. ESP, som skulle gives i tre lige store rater mellem 1999 og 2001. Kapitalen tilvejebringes af Soprea alene. Faktisk udbetaling af midlerne er betinget af Kommissionens forudgående vurdering af støttens forenelighed med fællesmarkedet. Spanien erklærer, at det markedsøkonomiske investorprincip er overholdt.

## 2. **Vurdering af støtteforanstaltningen**

*Kapitalindsprøjtning*

For at afgøre, om der indgår statsstøtte i kapitalindsprøjtningen, må Kommissionen basere sin vurdering på det markedsøkonomiske investorprincip: I henhold til dette princip indebærer en kapitalindsprøjtning ikke statsstøtte, når den gives under omstændigheder, som ville være acceptable for en privat investor, der opererer under normale markedsforhold. I denne fase er Kommissionen i tvivl om, hvorvidt Soprea ved at foretage kapitalindsprøjtningen til fordel for sit datterselskab Santana på basis af virksomhedens strategiplan fungerer som en privat investor. Hvis dette ikke var tilfældet, ville den kapitalindsprøjtning, der undersøges, udgøre statsstøtte som omhandlet i artikel 87, stk. 1, og ikke en generel foranstaltning.

Det er nødvendigt at undersøge projektets rentabilitet over hele investeringsperioden. Denne analyse såvel som en vurdering af plausibiliteten af de antagelser, der ligger til grund for driftsplanen, vil afgøre, hvorvidt Soprea handler som en investor, der er styret af udsigten til overskud, ved gennemførelsen af en politik for udvikling af datterselskabet Santana.

Santana oparbejdede i 1999 et tab på 2 964 mio. ESP og forventes i henhold til strategiplanen for 1998-2006 først igen at give overskud fra 2001 og fremefter. Tabet i 1999 er større end forventet i strategiplanen, hvilket skyldes en uforudset nedgang i JPY/EUR-kurserne. Dette til trods for det faktum, at salgsprognoserne i strategiplanen i øjeblikket overgås af det faktiske salg og en højere omsætning end forventet.

(*) Forretningshemmelighed.

Kommissionen bemærker, at Santana forventer, at euroen i øjeblikket undervurderes på de udenlandske valutamarkeder, og at den på kort og mellemlang sigt gradvis kommer sig. Endvidere har Santana, for at opveje enhver tænkelig negativ virkning af EUR/JPY-kursen, bebudet en række foranstaltninger, der tager sigte på at begrænse vekselkursens virkninger. Kommissionen bemærker, at den fremtidige udvikling af EUR/JPY-kursen er den største usikkerhedsfaktor i Santanas strategiplan. På nuværende tidspunkt er der nogen tvivl om, hvorvidt de foranstaltninger, Santana har bebudet, vil opveje eventuelle negative virkninger af vekselkursen.

*PS 10-projektet*

Spanien har erklæret, at de samlede udgifter til projektet beløber sig til 2 700 mio. ESP (16 mio. EUR), og at den planlagte støtte beløber sig til 405 mio. ESP (2,4 mio. EUR). Derfor vil projektet ikke være omfattet af individuel anmeldelsespligt.

På nuværende tidspunkt kan Kommissionen ikke udelukke, at den planlagte kapitalindsprøjtning skal betragtes som statsstøtte, og at en del af en sådan eventuel støtte ville blive ydet til projektet. Derfor kunne projektet være underlagt individuel anmeldelsespligt, hvis de tærskler, der er fastsat i Fællesskabets rammebestemmelser med hensyn til det nominelle beløb for investeringsprojektet (projektets samlede udgifter), eller den samlede bruttostøtte til projektet, nås. I så tilfælde skulle Spanien stadig påvise nødvendigheden af støtten med særlig henvisning til projektets mobilitet såvel som til støttens proportionalitet.

*(. . .) (*)—Stella-projektet*

(. . .) (*)—Stella-projektet indebærer en investering på 200 mio. ESP og vedrører fremstilling på licens af en let kabine-kvadricykel. Spanien bebudede, at den støtte, der tildeles Santana til Stella—(. . .) (*)-projektet, skønsmæssigt ansat til 30 mio. ESP, ville blive ydet i henhold til en godkendt plan. De nødvendige investeringer er specifikke og kan ikke bruges til andre formål.

Spanien hævder, at (. . .) (*)—Stella-projektet ikke er underlagt rammebestemmelserne for motorkøretøjsindustrien, da det vedrører fremstilling af en let kabine-kvadricykel. Kommissionen er i tvivl om, hvorvidt projektet vedrører fremstilling af et motorkøretøj i betydningen som omhandlet i rammebestemmelserne for motorkøretøjsindustrien.

Hvis projektet falder ind under rammebestemmelserne for motorkøretøjsindustrien, kan projektet være individuelt anmeldelsespligtigt, hvis de tærskler, der er fastsat i Fællesskabets rammebestemmelser med hensyn til investeringsprojektets nominelle beløb (samlede udgifter til projektet) eller den samlede bruttostøtte til projektet, nås. På nuværende tidspunkt kan Kommissionen ikke udelukke, at den planlagte kapitalindsprøjtning skal betragtes som statsstøtte, og at en del af en sådan eventuel støtte vil blive bevilget til projektet. I så tilfælde kunne det vise sig nødvendigt, at Spanien påviser behovet for støtten med særlig henvisning til projektets mobilitet såvel som til støttens proportionalitet.

*Jimny-projektet*

De mobile investeringsudgifter udgør 9 175 mio. ESP (nutidsværdi: 8 213 mio. ESP), og støtten består først og fremmest af direkte investeringsstøtte til et beløb af 1 240 mio. ESP (nutidsværdi). For det andet er der statsstøtte involveret i den lånegaranti, der muliggjorde køb af produktionsudstyr til Jimnys samlebånd. Forskellen mellem udgiften ved den offentlige garanti og markedsprisen for en tilsvarende garanti beløber sig til maksimalt 57 mio. ESP (0,34 mio. EUR) i projektets løbetid.

Støtten til Jimny-projektet beløber sig derfor til i alt 1 297 mio. ESP i nutidsværdi.

Med henblik på at påvise behovet for regionalstøtte skal de spanske myndigheder blandt andet dokumentere, at projektet er mobilt, hvilket vil sige, at der findes en økonomisk bæredygtig alternativ placering af projektet eller dele heraf. Kommissionen kunne ved vurdering af støtten til Santana indtage den holdning, at en Santana-Suzuki-virksomhedsgruppe eksisterer og ville være modtager af den planlagte regionalstøtte. I 1997-1998 overvejede Suzuki-gruppen de forskellige mulige placeringer af Jimny-projektet inden for Santana-Suzuki-virksomhedsgruppen. Fabrikker i Japan, Ungarn og Spanien var mulige produktionssteder for Jimny. Det fremgår af data, som de spanske myndigheder har fremlagt, at fabrikken i Iwata i Japan (der nu producerer metaltagsudgaven af Jimny) var det økonomiske alternativ for placering af investeringerne. Kommissionen kunne derfor konkludere, at Jimny-projektet er mobilt. De involverede investeringer beløber sig til 9 175 mio. ESP.

*Andre projekter i strategiplanen*

Strategiplanen omfatter andre investeringer i forbindelse med:

— nyt design af Samurai (152 mio. ESP)

— nyt design og ladeluftkølerversionen af Vitara (451 mio. ESP)

— ændring af motorerne i henhold til Euro III-standarder (400 mio. ESP)

— diverse aktiviteter (158 mio. ESP), og

— en række foranstaltninger til modernisering af fremstillingsprocesserne og produktsortimentet (3 500 mio. ESP).

Kommissionen er i tvivl om, i hvilket omfang disse investeringer samt investeringerne i maskinværkstedet og lakereriet (100 mio. ESP) kan betragtes som mobile. Kommissionen konkluderer derfor, at regionalstøtten til disse investeringer muligvis ikke er nødvendig for at foretage disse investeringer i Linares.

Fællesskabets rammebestemmelser for motorkøretøjsindustrien siger, at hvis den planlagte regionalstøttes intensitet er 20 % eller mindre af regionalstøtteloftet for perioden 2000-2006, kræver Kommissionen ikke en costbenefitanalyse, for så vidt som de nye regionalkort har lavere lofter end det foregående kort.

I henhold til det nye regionalstøttekort for Spanien, godkendt den 14. april 2000, er Linares beliggende i et støtteområde i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), hvor der normalt kan tillades støtte op til et loft på 50 % NSÆ for store firmaer. Det gamle loft var 60 % NSÆ. 20 % af en intensitet på 50 % NSÆ svarer til 10 % NSÆ.

Kommissionen bemærker, at støtteintensiteten på 15,8 % BSÆ, som Spanien planlægger at bevilge, ligger over den tærskel, hvor der kræves en costbenefitanalyse. Derfor ville Spanien stadig skulle påvise støttens proportionalitet (costbenefitanalyse).

Endvidere kan Kommission, som det også er skitseret ovenfor, på nuværende tidspunkt ikke udelukke, at den planlagte kapitalindsprøjtning skal betragtes som statsstøtte. Hvis dette er tilfældet, kunne støtteintensiteten faktisk være endnu højere end anmeldt af Spanien.

## 3. **Konklusion**

Derfor har Kommissionen besluttet at indlede proceduren i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende den planlagte regionalstøtte til Santana i forbindelse med den pågældende investering. Den kræver endvidere, at Spanien inden for en måned fremlægger alle de nødvendige oplysninger til undersøgelse af sagen.

I henhold til artikel 14 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 kan ulovligt udbetalt støtte kræves tilbagebetalt af støttemodtageren.

**BREVETS ORDLYD**

»1. **Procedimiento**

A través de diversos artículos de prensa la Comisión descubrió que la Junta de Andalucía había concedido una garantía pública sobre un préstamo bancario a Santana Motor. En consecuencia, la Comisión envió a sus autoridades el 2 de julio, el 9 de octubre y el 8 de diciembre de 1998 sendas cartas en las que solicitaba información complementaria, a las que sus escritos de 11 de agosto y 23 de noviembre de 1998 y de 12 de febrero de 1999 sólo respondieron parcialmente. La Comisión pudo comprobar, sin embargo, que la garantía había sido concedida en junio de 1998. Por consiguiente, se registró el expediente como ayuda no notificado con la referencia NN 24/99.

El 13 de abril de 1999, se celebró una reunión con representantes de las autoridades de su país y de Santana, en la que se entregaron varios documentos a la Comisión, entre éstos el plan estratégico a medio plazo de la empresa. Éste contemplaba un proyecto de ayudas a la inversión y una aportación de capital por una entidad pública, sin que se demostrara el cumplimiento del principio del inversor en una economía de mercado.

El 3 de mayo de 1999, la Comisión recabó más información para conocer con mayor precisión los objetivos de Santana y la financiación pública que conllevaba el plan. Se realizó una visita a Linares el 26 y el 27 de mayo de 1999, después de lo cual se celebró una reunión en Bruselas el 29 de julio de 1999, principalmente para discutir cuestiones relativas a la ayuda regional. Por cartas fechadas el 1 de julio, 30 de julio y 17 de noviembre de 1999 y el 4 de enero de 2000, sus autoridades contestaron en parte a cuestiones planteadas por la Comisión, la cual solicitó información adicional el 22 de marzo de 2000. Sus autoridades respondieron a esta solicitud el 17 de abril de 2000, y el 12 de mayo de 2000 se celebró una reunión en Bruselas, después de la cual se envió a la Comisión una carta modificativa de la notificación inicial el 24 de mayo de 2000.

Por carta de 28 de julio de 2000, registrada el 31 de julio de 2000, España informó a la Comisión de su intención de ejecutar las medidas de ayuda en beneficio de Santana, amparándose en el apartado 6 del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo.

## 2. **Descripción de la ayuda y los proyectos**

*La empresa*

El grupo Santana, de propiedad pública, opera en el sector del automóvil fundamentalmente a través de dos empresas, Santana Motor SA y Santana Motor Andalucía SL. Su volumen de negocios fue de 56 500 millones de pesetas españolas en 1997 y de alrededor de 59 500 millones de pesetas españolas (358 millones de euros) en 1998. Santana empleaba a algo menos de 1 700 trabajadores en 1997. El grupo vendió cerca de 38 000 vehículos en 1998: 6 000 modelos Suzuki (entre ellos, Swift y Baleno) importados y posteriormente revendidos en los mercados europeos. Se fabricaron en la planta de Linares (Andalucía) 33 000 vehículos, en su mayoría modelos 4x4 Samurai y Vitara. Santana realiza el 60 % de sus ventas fuera de España, especialmente en Francia, Italia y el Reino Unido (datos de 1997).

*El plan estratégico*

En 1998 la empresa elaboró un plan estratégico para el período 1998-2006, cuyos principales objetivos eran: i) permitir que Santana se adaptara a los niveles de competitividad del sector, ii) elaborar un programa de productos, venta y producción ligado a un plan de inversión y de financiación coherente, iii) diversificar las actividades de la empresa para aumentar su independencia, iv) lograr la rentabilidad necesaria y v) encontrar un socio con vistas a una privatización. También se fijaban otros objetivos, como por ejemplo la conservación de los puestos de trabajo.

El plan estratégico prevé el lanzamiento comercial de varios vehículos entre 1998 y 2002, la modernización de los modelos todo terreno de Suzuki, la introducción de nuevas versiones (por ejemplo, motores diesel) y el comienzo de la producción del YR-8 Jimny. También contempla la puesta en marcha de proyectos independientes de Suzuki, como el PS 10, un robusto 4x4, sucesor del antiguo Santana-Land Rover, y bajo licencia con (. . .) (*), y la fabricación de un cuatriciclo ligero llamado Stella. Asimismo, se pretenden desarrollar las actividades de proveedores de componentes, como la producción de moldes y estampados en un taller especializado.

Se mantiene una estrecha colaboración con Suzuki en la importación y distribución de modelos tales como Swift, Alto, Wagon R y Baleno.

Dentro de este marco general se han previsto diversas inversiones. La más importante, denominada «Plan 15 000», supone inversiones por un total de 13 336 millones de pesetas españolas, concentrados principalmente en el período 1998-2002 y desglosadas como sigue:

*(en millones de pesetas españolas)*

| Proyecto | Cantidad |
|---|---|
| YR-8 Jimny | 9 175 |
| PS 10 | 2 700 |
| (. . .) (*)-Stella | 200 |
| Taller de estampado | 100 |
| Modificación de modelos y motores | 1 003 |
| Varios | 158 |
| **Total** | **13 336** |

(*) Secreto comercial.

Las autoridades de su país agregan que se invertirán otros 3 500 millones para la modernización de modelos durante el período 2003-2006.

Estas inversiones no suponen ningún aumento de capacidad.

*Medidas de ayuda*

La empresa está establecida en una zona asistida en virtud de la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE, con un máximo regional del 50 % de equivalente neto de subvención (ENS), con arreglo al nuevo mapa aprobado por la Comisión el 14 de abril de 2000 para el período 2000-2006.

Para financiar el plan estratégico de la empresa, las autoridades de su país han previsto dos medidas: i) ayudas regionales a la inversión y ii) una aportación de capital por parte de Soprea, filial del Instituto de Fomento de Andalucía (IFA) y único accionista de la empresa.

*Ayuda regional*

Se ha previsto conceder la ayuda regional a Santana al amparo del Régimen de ayudas a la inversión y a la investigación y desarrollo, aprobado por la Comisión el 13 de marzo de 2000. Las primeras solicitudes de ayuda, relativas a tres proyectos de inversión, fueron presentadas en abril y julio de 1998: el Plan 15 000, el desarrollo del PS 10 y la producción del (. . .) (*)-Stella.

El plan de financiación del plan estratégico indicaba una intensidad de la ayuda del 15 % bruto del importe de las inversiones previstas, es decir un importe nominal total de 2 400 millones de pesetas españolas. Sin embargo, su carta del 24 de mayo de 2000 afirma que España se propone reducir ahora esa cifra a 1 977 millones.

Además, la Junta de Andalucía ha concedido una garantía pública *ad hoc* a Santana Motor para una línea de crédito utilizada para comprar el equipamiento necesario para la producción del Jimny. Se han cobrado 1 700 millones de pesetas españolas de esta línea de crédito, concedida a Santana en junio de 1998 por un consorcio de bancos [1], algunos de ellos privados. Las condiciones generales para beneficiarse de esa línea de crédito fueron las siguientes:

— duración de los préstamos: siete años,

— amortización en el plazo de cuatro años, tras un período de gracia de tres años,

— tipo de interés: MIBOR (en la fecha de cobro de los tramos del préstamo) + 0,175 %.

Las autoridades de su país consideran que las anteriores condiciones son condiciones de mercado.

Por otra parte, Santana tiene que pagar un 0,05 % trimestral por la garantía pública, mientras que su Gobierno estima que el precio de mercado de esta garantía oscila entre un 0,5 y un 0,8 % anual, teniendo en cuenta la situación financiera de Santana. Así pues, se ha concedido una ayuda regional de hasta 57 millones de pesetas españolas a Santana en relación con la garantía pública sobre la línea de crédito.

En consecuencia, el importe nominal total de la ayuda asciende a 2 034 millones de pesetas españolas (valor actual [2]: 1 675 millones).

Las autoridades españolas recuerdan determinadas condiciones de aplicación de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor [3]. Sostienen que el proyecto (. . .) (*)- Stella no está sujeto a estas Directrices puesto que se trata de la fabricación de un cuatriciclo ligero, y que los proyectos PS 10 y (. . .) (*)-Stella no requieren una notificación dado que no se rebasan los límites para la notificación establecidos en las citadas Directrices. Su Gobierno también argumenta detalladamente la movilidad del proyecto Plan 15 000, especialmente alegando la existencia de un grupo de actividades Santana/Suzuki que, según se afirma, podía haber realizado las inversiones en Japón o Hungría en lugar de Linares. Por último, observa que no se requiere en este caso un análisis coste/beneficio puesto que la intensidad de la ayuda prevista no rebasa el 20 % del límite máximo regional aplicable (50 % ENS), intensidad que podría experimentar un ajuste al alza (*top up*) del 2 %, habida cuenta de que el proyecto no incrementa la capacidad de producción del grupo Suzuki/Santana en Europa y en los países de Europa Central y Oriental y que no afecta negativamente a los competidores, dado que el mercado pertinente, que su Gobierno define como el mercado de 4×4 de pequeña cilindrada (hasta 2 000 cc.), no sufre un exceso de capacidad.

*Aportación de capital*

El plan estratégico de Santana para 1998-2006 prevé una aportación de capital realizada en tres tramos iguales entre 1999 y 2001 por un total de 3 900 millones de pesetas españolas. El capital será proporcionado íntegramente por Soprea. Se aprobó una decisión en este sentido en la reunión de los accionistas celebrada en diciembre de 1999. Sin embargo, el pago efectivo de estos fondos está supeditado a la evaluación previa de compatibilidad que ha de realizar la Comisión.

Las autoridades de su país afirman que se cumple el principio del inversor en una economía de mercado, entre otras cosas porque la ampliación de capital tiene por objeto permitir que Santana realice ciertas inversiones que permitirán posteriormente a Soprea vender su participación en las mejores condiciones posibles. Además, en comparación con el rendimiento del 4 % a diez años de los bonos del Tesoro en España y la remuneración media en torno a un 3 % que ofrecen las empresas integradas en el IBEX 35 español, el plan estratégico de Santana supondrá unos dividendos a partir de 2002 de 312 millones de pesetas españolas anuales, esto es, el equivalente del 8 % del capital adicional invertido en el proyecto. Por último, señalan que los fondos que queden disponibles al término del plan estratégico, derivados de los flujos de efectivo generados durante ese período, podrán utilizarse para hacer otras inversiones después de 2006 o para remunerar el capital invertido y que, en cualquier caso, supondrán un valor añadido para los accionistas.

## 3. **Evaluación**

*Aportación de capital*

El Tratado establece el principio de neutralidad por lo que se refiere al régimen de propiedad en los Estados miembros y el principio de igualdad entre empresas públicas y privadas. En virtud de estos principios, la acción de la Comisión no debe penalizar ni favorecer a las empresas públicas, en especial, cuando examina una operación a la luz del artículo 87 del Tratado. Por tanto, es preciso determinar en cada caso si una transacción entre un Estado miembro y una empresa pública constituye una transacción comercial normal o si consiste total o parcialmente en una ayuda estatal. Para poder apreciar la existencia de ayudas estatales, la Comisión debe basar su evaluación en el principio del inversor en una economía de mercado: según este principio, la aportación de capital no es constitutiva de ayuda estatal si se realiza en circunstancias que resultarían aceptables para un investor privado que opere en condiciones de mercado normales [4].

---

[1] Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona; Argentaria-Caja Postal y Banco Hipotecario SA; Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Córdoba; Dexia, Banco Local SA; Caja Provincial de Ahorros de Jaén.

[2] Año de base: 1998; tipo de descuento: 6,20 %.

[3] DO C 279 de 15.9.1997, p. 1.

[4] Véase, por ejemplo, el DO C 307 de 13.11.1993, p. 3.

En su sentencia de 21 de marzo de 1991 en el asunto C-305/89: Italia contra Comisión de las Comunidades Europeas, el Tribunal de Justicia también especificó que «la conducta de un inversor privado con la que debe compararse la intervención de un inversor público que persiga objetivos de política económica no tiene que ser necesariamente la conducta de un inversor ordinario que aporte capital con objeto de conseguir un beneficio a relativamente corto plazo; debe ser al menos la conducta de una sociedad holding privada o de un grupo privado de empresas que persigan objetivos de política estructural -general o sectorial- y guiadas por perspectivas de rentabilidad a más largo plazo».

Las cuentas anuales de la empresa arrojaron un beneficio neto de 111 millones de pesetas españolas en 1997 y 10 millones en 1998, aunque siguiera registrando pérdidas de explotación (1 448 millones en 1997 y 1 309 millones en 1998); los beneficios netos de esos años se debieron por tanto a beneficios extraordinarios (1 683 millones y 1 716 millones respectivamente). Santana sufrió pérdidas de 2 964 millones en 1999 y, según el plan estratégico de 1998-2006, no se espera que vuelva a ser rentable antes de 2001. La pérdida contable de 1999 fue mayor que la prevista en el plan estratégico (pérdida efectiva de 2 900 millones de pesetas españolas frente a una previsión de 2 200 millones), debido a un deterioro imprevisto en el tipo de cambio euro/yen japonés, que supuso un encarecimiento de las compras realizadas en yenes de alrededor de 2 100 millones de yenes japoneses. Sin embargo, las ventas reales han superado las previsiones del plan estratégico. En 1999, la empresa registró un volumen de ventas superior a lo previsto, vendiendo 42 722 vehículos, es decir, 4 124 más de los pronosticados.

La Comisión observa que Santana anticipa que el euro está actualmente subvalorado en los mercados de divisas y que se irá recuperando a corto o medio plazo. Además, para contrarrestar cualquier posible efecto negativo del tipo de cambio euro/yen japonés, Santana ha anunciado una serie de medidas con vistas a limitar el impacto del tipo de cambio. Dentro del grupo empresarial Suzuki/Santana, por ejemplo, Suzuki ha acordado reducir sensiblemente los precios de los componentes vendidos en yenes japoneses. Santana también ha puesto en marcha un nuevo plan de reducción de costas a principios de 2000 y está aplicando ahora una política más activa de compra de componentes a proveedores de la zona del euro.

La Comisión observa que la futura evolución del tipo de cambio euro/yen japonés es el mayor factor de incertidumbre del plan estratégico de Santana. En la fase actual cabe dudar de que las medidas anunciadas por Santana compensen los posibles efectos negativos del tipo de cambio, en caso de que la cotización del euro no se recupere. Esta cuestión incide en la evaluación de la naturaleza de la aportación de capital.

La relación beneficio neto/recursos propios suele utilizarse para medir la rentabilidad de una empresa. Si se consideran los beneficios previos a la distribución, tal como se indica en el plan estratégico, incluidas las correcciones para tener en cuenta las inversiones adicionales a partir de 2003, la situación de Santana es la siguiente:

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BN/RP | n.d. | 12,3 % | 27,8 % | 36,8 % | 31,4 % | 33,5 % | 29,8 % |

El año 2000 no es significativo, ya que el capital de los accionistas (excluyendo el préstamo en forma de participación en el capital concedido por el ICO) sigue siendo muy limitado a la espera que concluya el proceso de ampliación de capital.

La rentabilidad del proyecto debe estudiarse a lo largo de todo el período de inversión. Este análisis junto con la evaluación de la verosimilitud de las hipótesis que sustentan el plan empresarial determinarán si Soprea está actuando como un inversor guiado por perspectivas de rentabilidad al aplicar la política de desarrollo de su filial Santana.

Por todo lo anterior, la Comisión duda de que las hipótesis del plan estratégico sean realistas, especialmente las referidas a los tipos de cambio euro/yen japonés, y de que un inversor privado aceptara un riesgo sobre el que no pudiera incidir de forma directa como es este. Si al suscribir la aportación de capital en favor de su filial Santana, sobre la base del plan estratégico de la empresa, Soprea no estuviera actuando como un inversor privado, la aportación de capital en cuestión constituiría una ayuda estatal a efectos del apartado 1 del artículo 87 y no una medida general.

*Ayuda regional*

Según el apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE, serán incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenazan falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones. De conformidad con la jurisprudencia establecida del Tribunal de Justicia, se cumple el criterio de que el comercio se ve afectado si la empresa beneficiaria lleva a cabo una actividad económica que implique el comercio entre Estados miembros.

La Comisión observa que la ayuda notificada se concede con cargo a recursos del Estado a una empresa concreta a la que se favorece reduciendo los costes que normalmente tendría que soportar para llevar a cabo el proyecto notificado. Además, el beneficiario de la ayuda, Santana Motor, es una empresa que fabrica y comercializa automóviles, actividad económica que genera comercio entre Estados miembros. Por lo tanto, la ayuda entra dento del ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE.

Santana Motor está presente en el sector de los vehículos de motor. Por consiguiente, la ayuda se evaluará a la luz de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor ([5]).

([5]) DO C 279 de 15.9.1997, p. 1.

Las medidas en forma de ayuda a la inversión y de garantía pública concedidas a Santana constituyen una ayuda estatal a efectos del apartado 1 del artículo 87 del Tratado. En efecto, sería financiada por el Estado o con fondos estatales. Además, al representar una parte significativa de la financiación del proyecto, las medidas amenazan con falsear la competencia dentro la Comunidad, favoreciendo a Santana frente a otras empresas que no reciben ayudas. Por último, el mercado de vehículos de motor y cuatriciclos se caracteriza por un gran volumen de intercambios entre Estados miembros. La Comisión debe evaluar la ayuda teniendo en cuenta sus efectos. La información recibida de su Gobierno pone de manifiesto que la garantía pública se concedió para respaldar un préstamo bancario destinado a financiar inversiones vinculadas a la producción del modelo Jimny. Por su naturaleza, la garantía pública debe analizarse como una ayuda de finalidad regional.

*Método de evaluación*

En el apartado 2 del artículo 87 se especifican algunas formas de ayudas compatibles con el Tratado, pero, habida cuenta de la naturaleza y el objetivo de la ayuda, así como de la localización geográfica de las inversiones, dichas disposiciones no son aplicables al proyecto en cuestión. El apartado 3 del mismo artículo enumera las ayudas que pueden considerarse compatibles con el mercado común. La compatibilidad debe apreciarse en el contexto de la Comunidad en su conjunto y no en un contexto puramente nacional. Con el fin de preservar el buen funcionamiento del mercado común y respetando el principio enunciado en la letra g) del artículo 3 del Tratado, las excepciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 87 deben interpretarse de manera restrictiva. Por lo que se refiere a las excepciones contempladas en las letras b) y d) del apartado 3 del artículo 87, la ayuda en cuestión no se destina manifiestamente a un proyecto de interés común europeo ni a un proyecto susceptible de remediar una grave perturbación de la economía española; ni se destina tampoco a fomentar la cultura o conservar el patrimonio. En cuanto a las excepciones a que se refieren las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 87, la Comisión observa que Linares está situada en una región asistida en virtud de la letra a) de dicho apartado.

Para determinar si las medidas de ayuda regional propuestas son compatibles con el mercado común, en virtud de las excepciones a que se refieren las letras a) o c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, la Comisión deberá comprobar, por consiguiente, si se cumplen las condiciones previstas en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor.

La Comisión comprueba en primer lugar si se puede conceder la ayuda regional. Para ello examina en particular si, de acuerdo con el Derecho comunitario, la región interesada puede recibir ayudas y si el inversor tiene la posibilidad de elegir una ubicación alternativa para su proyecto con el fin de demostrar la necesidad de la ayuda, especialmente en función de la movilidad del proyecto.

La Comisión comprueba la admisibilidad de los costes previstos para los elementos móviles del proyecto.

La Comisión controla a continuación que la medida de ayuda prevista corresponda al tipo de problema regional que le incumbe contribuir a solucionar. Para ello, suele realizar un análisis coste-beneficio, excepto cuando la intensidad de la ayuda prevista es muy baja.

Por último, se examina la cuestión de los complementos de ayuda (*top-up*), que consisten en un aumento de la intensidad de la ayuda como incentivo suplementario para el inversor a invertir en la región interesada. Estos complementos se autorizan salvo si la inversión aumenta los problemas de capacidad que afectan al sector del automóvil.

La suma de los importes determinados en las dos últimas fases del cálculo corresponde al importe total de ayuda que la Comisión puede autorizar dentro del límite máximo regional.

El Gobierno español y Santana conocen perfectamente este procedimiento. Por otra parte, las cuestiones de metodología que se plantearon con motivo de los encuentros con las autoridades españolas junto con los representantes de Santana fueron respondidas por el Director General de Competencia de la Comisión.

La Comisión evaluará la compatibilidad de la ayuda regional con el mercado común de cada uno de los proyectos de inversión.

*Proyecto PS 10*

El PS 10 es un vehículo de motor a efectos de las Directrices comunitarias. Tras un examen exhaustivo de los datos facilitados por sus autoridades y una visita de la planta, la Comisión considera que las inversiones para la fabricación del PS 10 son independientes de las demás inversiones contempladas en el plan estratégico.

Las Directrices comunitarias establecen los umbrales siguientes para la notificación de ayudas conforme a un régimen autorizado:

— importe nominal del proyecto de inversión [coste total del proyecto ([6])]: 50 millones de euros,

o

— importe bruto total de ayudas al proyecto ([7]), ya sean ayudas estatales o ayudas procedentes de instrumentos comunitarios (Fondos Estructurales y programas marco), independientemente de la forma y objetivo de la medida: 5 millones de euros.

([6]) El coste total del proyecto se define como el importe total de los gastos efectuados por una empresa para adquirir nuevos inmovilizados materiales e inmateriales que se amortizarán durante su vida útil o se arrendarán. Por lo tanto, este coste es igual al importe del capital invertido en el proyecto. El coste del proyecto puede ser diferente del coste subvencionable mediante ayudas estatales [véase la letra b) del punto 3.2].

([7]) El importe bruto total de las ayudas se obtiene sumando las subvenciones y los equivalentes de subvención de las ayudas previstas; si éstas se conceden libres de impuestos, se transformarán en equivalente bruto teniendo en cuenta la repercusión fiscal, siempre que sea posible.

Sus autoridades han declarado que el coste total del proyecto es de 2 700 millones pesetas españolas (16 millones de euros), y que la ayuda prevista asciende a 405 millones de pesetas españolas ([8]) (2,4 millones de euros). Por tanto, el proyecto por sí solo no sería de notificación obligatoria.

En este momento, la Comisión no puede excluir que la inyección de capital prevista deba considerarse ayuda estatal y que parte de dicha posible ayuda se destine al proyecto. Por consiguiente, el proyecto por sí solo podría ser de notificación obligatoria en caso de que se alcanzaran los umbrales establecidos en las Directrices comunitarias por lo que respecta al importe nominal del proyecto de inversión (coste total del proyecto) o al importe bruto total de ayudas al proyecto. En tal caso, España debería aún demostrar la necesidad de la ayuda, con especial referencia a la movilidad del proyecto y a la proporcionalidad de la ayuda.

*Proyecto (. . .) (*)-Stella*

El proyecto (. . .) (*)-Stella supone una inversión de 200 millones de pesetas españolas y se refiere a la producción bajo licencia de un cuatriciclo ligero. Sus autoridades anunciaron que las ayudas concedidas a Santana para el proyecto (. . .) (*)-Stella, calculadas en 30 millones de pesetas españolas ([9]), se concederían conforme a un régimen autorizado.

Las inversiones necesarias son específicas y no pueden destinarse a otros fines.

Sus autoridades sostienen que le proyecto (. . .) (*)-Stella no está sujeto a las Directrices sobre vehículos de motor por consistir en la fabricación de un cuatriciclo ligero. La Comisión tiene dudas sobre si el proyecto consiste en la fabricación de un vehículo de motor en el sentido de las Directrices.

Si las Directrices son aplicables al proyecto, éste podría ser por sí solo de declaración obligatoria en caso de que se alcanzaran los umbrales establecidos en las Directrices comunitarias por lo que respecta al importe nominal del proyecto de inversión (coste total del proyecto) o al importe bruto total de ayudas al proyecto. En este momento, la Comisión no puede excluir que la inyección de capital prevista deba considerarse ayuda estatal y que parte de dicha posible ayuda se destine al proyecto. En tal caso, España debería aún demostrar la necesidad de la ayuda, con especial referencia a la movilidad del proyecto y a la proporcionalidad de la ayuda.

*El proyecto Jimny*

Los costes de inversión móvil ascienden a 9 175 millones de pesetas españolas (valor actual: 8 213 millones de pesetas españolas) y la ayuda consiste, en primer lugar, en ayudas a la inversión directa por importe del 1 240 millones de pesetas españolas (valor actual).

En segundo lugar, existe ayuda estatal en la garantía de préstamo, que permitió la compra de equipo de producción para la cadena de montaje del Jimny. Dado el riesgo que Santana representaba para los bancos prestatarios y el hecho de que la empresa obtuvo otras líneas de crédito por importes considerables en condiciones similares a las del préstamo respaldado por la garantía pública, la Comisión considera que Santana podría haber negociado este préstamo en condiciones de tipos de interés similares aun sin garantía pública. De común acuerdo con su Gobierno, la Comisión calcula que el coste de mercado de una garantía idéntica a la concedida por sus autoridades a Santana varía entre un 0,5 y un 0,8 % anual, mientras que el precio facturado a Santana es de tan sólo el 0,05 % trimestral. De este modo, la diferencia entre el coste de la garantía pública y el precio de mercado de una garantía idéntica asciende a un máximo de 57 millones de pesetas españolas (0,34 millones de euros) para la duración del proyecto. Los datos adicionales facilitados en su carta del 22 de diciembre de 1999 en nada afectan a esta evaluación, máxime dado que los ejemplos citados se refieren a préstamos contraídos en julio y septiembre de 1999, es decir, más de un año después de obtenerse la garantía pública. La Comisión debe evaluar la ayuda según las condiciones específicas obtenidas en el momento de su concesión.

Así pues, las ayudas para el proyecto Jimny ascienden a un total de 1 297 millones de pesetas españolas (valor actual). Se destinan a una empresa de fabricación y montaje de vehículos de motor, y deben, por tanto, examinarse según las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor.

Esta ayuda debiera haberse notificado a la Comisión de conformidad con el apartado 3 del artículo 88 del Tratado. La garantía pública de préstamo se concedió a Santana en junio de 1998, sin previa autorización por la Comisión. En consecuencia, todas las ayudas regionales de que se trata deben considerarse ilegales.

*Necesidad de las ayudas y de las inversiones subvencionables*

Para demostrar la necesidad de las ayudas regionales, las autoridades españolas deben demostrar, entre otras cosas, que el proyecto es móvil, es decir, que existe una ubicación alternativa económicamente viable para el proyecto o partes del mismo. Si no existe dentro del grupo ningún otro emplazamiento industrial, nuevo o ya existente, que pueda recibir la inversión propuesta, la empresa se verá obligada a llevar a cabo su proyecto en la única planta disponible, aun en ausencia de ayudas. El inversor puede demostrar la movilidad por medio de los estudios que haya realizado con vistas a adoptar la decisión final sobre la ubicación del proyecto. El emplazamiento alternativo no debe necesariamente estar situado en la Comunidad; sin embargo, la Comisión observa que se trata de una opción viable, máxime habida cuenta de los mercados de referencia.

Las ayudas regionales destinadas a la modernización y la racionalización, que, por lo general, no son móviles, no están autorizadas en el sector de los vehículos de motor. Sin embargo, una transformación que suponga un cambio radical de las estructuras de producción de la planta ya existente, por ejemplo en relación con el lanzamiento de un nuevo proyecto, podría ser elegible para ayudas regionales.

([8]) O el 15 % de una inversión de 2 700 millones de de pesetas españolas.

([9]) O el 15 % de una inversión de 200 millones de pesetas españolas.

Si bien la situación de Santana no es única, determinadas características la diferencian de otros fabricantes de vehículos de motor; en particular, el hecho de que la empresa posea una sola fábrica de montaje, situada en Linares. Esta circunstancia hace preciso un análisis detallado de la movilidad del proyecto, estipulada en las Directrices comunitarias.

En este caso, la Comisión ha estudiado si existe un grupo empresarial que integre a Santana y Suzuki y sea beneficiario de las ayudas regionales previstas.

A este respecto, la historia de las relaciones entre Suzuki Motor CO y Santana SA presenta una serie de aspectos de interés. En 1982, Suzuki Motor CO y Santana firmaron un contrato de licencia para la fabricación exclusiva de vehículos de tracción a cuatro ruedas Suzuki y para la distribución del modelo licenciado y de otros modelos fabricados por la propia Suzuki. El contrato contemplaba además la progresiva integración de Santana en el sistema de producción de Suzuki. Los empleados de Suzuki fueron incorporándose gradualmente a puestos en Santana, según el modelo de las sociedades integradas en el grupo Suzuki.

En 1993, Suzuki Motor CO incrementó su participación en el capital de Santana hasta un 83,7 %, lo que reflejaba la integración ya formal de Santana en el grupo Suzuki. Al mismo tiempo, Suzuki se hacía cargo de la gestión de la fábrica de recambios de Santana en Manzanares (posteriormente denominada Suzuki Manufacturing Spain SA).

La decisión de Suzuki de vender sus acciones en Santana a consecuencia de las dificultades sufridas por esta última en 1993-1994 no supuso un distanciamiento de Santana del grupo Suzuki, sino el restablecimiento de la situación anterior a 1991, en la cual la participación tecnológica e industrial de Suzuki era fundamental. Así, en 1994 se firmó un segundo contrato de licencia de cinco años de vigencia. Las principales condiciones de este contrato eran las siguientes: concesión a Santana del derecho exclusivo de fabricar modelos Suzuki en Europa y del derecho no exclusivo de vender y distribuir los modelos Samurai y Vitara en coordinación con Suzuki; obligación de ofrecer las mismas garantías posventa que Suzuki y de comercializar los productos bajo la marca de Suzuki; creación de controles de calidad homogéneos; intercambios de personal; comités técnicos y comerciales conjuntos y establecimiento de volúmenes de producción mínimos. De esta manera, Suzuki ejercía una importante influencia en los precios a los que se vendían los productos.

En 1995, Santana y Suzuki crean un sistema de distribución conjunta de sus productos en Europa del Este, presentándose en el mercado como una única entidad. El contrato para el suministro de diversas piezas y componentes celebrado entre Santana y Suzuki Manufacturing Spain SA esuna prueba más de la estrecha colaboración entre ambas empresas.

En 1999 Suzuki y Santana renovaron el contrato de licencia hasta 2006 y añadieron una licencia exclusiva para la fabricación de al menos dos versiones del nuevo modelo de Suzuki, el YR-8 Jimny. Asimismo, el contrato amplía las competencias de los comités de trabajo conjuntos técnicos y comerciales, confirma el papel de Suzuki en la política de exportación de los productos de Santana y renueva el contrato de suministro con Suzuki Manufacturing Spain SA.

Por último, en sus propios documentos publicitarios ([10]), Suzuki y Santana se presentan como unidad empresarial. La revista de la asociación de productores de automóviles de Japón (JAPA Inc.) incluye a Santana entre las actividades de producción de Suzuki en Europa.

La Comisión concluye que las dos empresas se presentan en el mercado como entidad única y que han establecido relaciones estructurales sólidas y duraderas, en particular mediante el intercambio sistemático de productos, cierto grado de interdependencia en cuanto a precios y condiciones de venta en sus relaciones en la red de distribuidores y estrategias comerciales conjuntas. El contrato de licencia concluido entre las partes para producir los vehículos objeto de la inversión formaliza la cooperación activa entre Suzuki y Santana.

Por tanto, al evaluar la ayuda concedida a Santana, la Comisión podría considerar que existe un grupo de empresas Santana-Suzuki, que sería beneficiario de las ayudas regionales previstas.

A continuación, la Comisión evaluaría la movilidad del proyecto de inversión o de partes específicas del mismo para el grupo Santana-Suzuki.

En 1997-1998, el grupo Suzuki estudió las diversas ubicaciones posibles para el proyecto Jimny dentro del grupo Santana-Suzuki. Las plantas de Japón, Hungría y España eran posibles emplazamientos para la producción del Jimny. De los datos facilitados por las autoridades españolas se desprende que la planta de Iwata, en Japón (donde se fabrica actualmente la versión de techo metálico del Jimny), constituía la alternativa económica para las inversiones.

La presencia de los modelos Balleno, Swift, Alto y Wagon R+ en los mercados europeos, si bien todos se fabrican fuera de la Unión Europea, también demuestra que Suzuki disponía de la alternativa de elegir cualquiera de sus plantas en el mundo para fabricar los vehículos y, a continuación, abastecer al mercado comunitario por medio de importaciones.

La Comisión podría pues concluir que el proyecto Jimny es móvil. Las inversiones de que se trata ascienden a 9 175 millones de pesetas españolas (valor actual: 8 213 millones).

Las Directrices sobre ayudas al sector de los vehículos de motor establecen que, cuando el emplazamiento alternativo no se halle en el Espacio Económico Europeo o en los países de Europa Central y Oriental, el inversor deberá probar en particular mediante un estudio de localización que ha previsto al menos una implantación viable económicamente en el Espacio Económico Europeo o en uno de los países de Europa Central y Oriental. En ausencia de ello, el emplazamiento escogido se considerará el mejor. Por consiguiente, sólo podrán autorizarse las ayudas regionales cuya intensidad no supere el umbral [definido en la letra c) del punto 3.2] por debajo del cual no es necesario efectuar un análisis coste-beneficio.

([10]) Por ejemplo, en el *Company Profile* distribuido por Suzuki en 1998.

*Otros proyectos del plan estratégico*

El plan estratégico inlcuye otras inversiones destinadas a:

— la remodelación y modernización (*restyling*) del Samurai (152 millones de pesetas españolas),

— la remodelación y modernización (*restyling*) y la versión Intercooler del Vitara (451 millones),

— la modificación de motores para cumplir las normas Euro III (400 millones),

— actividades diversas (158 millones), y

— diversas medidas a fin de modernizar los procesos industriales y la gama de productos (3 500 millones).

La Comisión tiene dudas sobre hasta qué punto estas inversiones, así como las inversiones en el taller de estampado (100 millones de pesetas españolas), pueden considerarse móviles. Por tanto, la Comisión concluye que las ayudas regionales a estas inversiones podrían no ser necesarias para llevar a cabo estas inversiones en Linares.

*Proporcionalidad de la ayuda*

Las Directrices sobre vehículos de motor establecen que si la intensidad de las ayudas regionales previstas es igual o inferior al 20 % del límite regional durante el período 2000-2006, la Comisión no exigirá un análisis coste-beneficio en la medida en que los nuevos mapas regionales establezcan límites inferiores a los del mapa anterior.

Según el nuevo mapa de ayudas regionales para España, aprobado el 14 de abril de 2000, Linares está situado en una zona asistida a efectos de la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, en la cual las ayudas regionales pueden en principio autorizarse hasta un límite del 50 % ENS para grandes empresas. El antiguo límite era del 60 % ENS. El 20 % de una intensidad del 50 % ENS corresponde a un 10 % ENS.

La Comisión observa que la intensidad de ayuda del 15,8 % EBS que sus autoridades prevén conceder al taller de estampado supera el umbral para el cual se requiere un análisis coste-beneficio. Por tanto, España aún debería demostrar la proporcionalidad de la ayuda.

Además, y según lo anteriormente señalado, la Comisión no puede excluir en este momento que la inyección de capital prevista deba considerarse ayudal estatal. En tal caso, la intensidad de las ayudas podría ser de hecho superior a la notificada por España. Por consiguiente, podría ser necesaria una evaluación de la necesidad y proporcionalidad de los demás proyectos.

4. **Conclusión**

Habida cuenta de las consideraciones precedentes, la Comisión, actuando conforme al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE, insta a España a presentar sus observaciones y a facilitar toda la información que pueda ayudar a evaluar la ayuda/medida en el plazo de un mes a partir de la fecha del recepción de la presente carta. La Comisión ruega a sus autoridades remitan de inmediato copia de la presente al potencial beneficiario de la ayuda.

Por la presente Decisión, la Comisión decide incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado según lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo. España, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 659/1999, carece de autorización para aplicar las medidas de ayuda.

La Comisión desea recordar a España el efecto suspensivo del apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE, y llama su atención sobre el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 659/1999, en el que se establece que toda ayuda concedida ilegalmente podrá ser reclamada a su beneficiario.«