II

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

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 26 de junio de 1996

relativa a las ayudas de Estado alemanas para fomentar los proyectos de inversión de Mercedes Benz en Ludwigsfelde (Brandeburgo)

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(97/13/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 el párrafo primero del apartado 2 del artículo 93 del Tratado,

Considerando lo que sigue:

I

Mediante carta de 14 de enero de 1992 [1], la Comisión comunicó a Alemania su decisión, adoptada el 18 de diciembre de 1991, de incoar el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado respecto del proyecto de ayudas de Estado en favor de las inversiones de Mercedes Benz (MB) en los nuevos Estados federados y, en particular, en Brandeburgo.

Al incoar el procedimiento, la Comisión expresó serias dudas respecto de la compatibilidad de las ayudas con el mercado común, dado que:

— los proyectos de ayuda en cuestión no habían sido debidamente notificados con arreglo al apartado 3 del artículo 93 del Tratado y no podían cuantificarse con exactitud;

— existía el peligro de que la competencia se viese falseada a raíz de la alta intensidad de la ayuda prevista para un proyecto de inversión que podía dar lugar a un considerable aumento de la capacidad de producción en el mercado europeo de camiones;

— no se demostró suficientemente que estuviesen justificadas la relativamente elevada intensidad de las ayudas regionales, la concesión de ayudas indirectas a la inversión y las ayudas de funcionamiento transitorias concedidas por el Treuhandanstalt (THA) debido a los problemas estructurales y económicos de los nuevos Estados federados, y cabía temer que la intensidad global de las ayudas fuese desproporcionada e incompatible con las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor [2].

II

Mediante cartas de 19 de septiembre de 1990, 14 de diciembre de 1990 y 14 de marzo de 1991, la Comisión instó a las autoridades alemanas a notificar, de conformidad con las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor, determinadas medidas de ayuda en favor de las inversiones de MB en los nuevos Estados federados, a la vez que advertía que estas ayudas habían de ser notificadas y autorizadas por la Comisión antes de poder ser concedidas.

Mediante carta de 29 de mayo de 1991, Alemania alegó que, según su criterio, entre el 1 de enero y el 31 de marzo de 1991, las mencionadas Directrices no eran de aplicación en el nuevo Estado federado, puesto que, inicialmente, debían expirar a finales de 1990 y su prórroga, para ser jurídicamente vinculante, requería el consentimiento formal del Gobierno alemán o bien una

[1] DO nº C 68 de 17. 3. 1992, p. 8.

[2] DO nº C 123 de 18. 5. 1989, p. 3.

decisión formal de la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 93 del Tratado. Al haber sido concedidas antes del 31 de marzo de 1991, la Comisión solamente podía evaluar las medidas en cuestión a la luz de los regímenes regionales autorizados en los nuevos Estados federados.

La Comisión discrepó de los argumentos alemanes por las siguientes razones:

1) su Decisión de 21 de febrero de 1990 sobre la aplicabilidad de las Directrices en cuestión no fue impugnada por el Gobierno alemán y no estaba limitada en el tiempo, de modo que la obligación de notificación general no se vio afectada por la prórroga de las Directrices;

2) el Gobierno alemán no impugnó la prórroga de las Directrices ni se pronunció al respecto, por lo que la Comisión tenía razones para suponer que se respetarían las disposiciones vigentes;

3) al autorizar la extensión de los regímenes de ayudas regionales existentes a los nuevos Estados federados [3], la Comisión hizo hincapié en que debían respetarse las Directrices. La ampliación implica que las disposiciones del 19º programa marco de la iniciativa común («19. Rahmenprogramm der Gemeinschaftsaufgabe»), publicado por el Gobierno alemán en julio de 1991 y autorizado por la Comisión mediante carta SG(90) D/27707, de 2 de octubre de 1991, también han de observarse cuando se trata de proyectos de ayuda en los nuevos Estados federados. Por tanto, en estos casos también se debe respetar la obligación de notificar previamente las ayudas públicas en favor de la industria automovilística.

En consecuencia, estos proyectos de ayuda constituían para la Comisión ayudas no notificadas, ya que habían sido aprobados por Alemania sin autorización previa.

La decisión de incoar el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado se apoyaba en un primer examen detallado de toda la información que obraba en poder de la Comisión a raíz de las cartas del Gobierno alemán de 16 de septiembre y 10 de diciembre de 1991 y de diversos encuentros bilaterales con representantes de las autoridades alemanas.

Mediante carta de 14 de enero de 1992, la Comisión instó a Alemania a pronunciarse, en el plazo de un mes, sobre la incoación del procedimiento en el asunto MB y a comunicar, en un plazo de diez días hábiles, si estaba de acuerdo con la suspensión de todos los pagos de ayudas a la inversión de MB en los emplazamientos de Ludwigsfelde y Ahrensdorf. Para el caso de que tal declaración no se recibiera en el plazo establecido, la Comisión se reservaba el derecho de ordenar la suspensión cautelar de todo tipo de pagos de ayudas en beneficio de los proyectos de inversión en cuestión.

[3] Carta SG(91) D/12002, de 9 de enero de 1991.

III

Mediante carta de 29 de enero de 1992, el Gobierno alemán aceptó suspender el pago de nuevas ayudas hasta que concluyera el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado y, mediante carta de 30 de marzo de 1992, se pronunció sobre la carta de la Comisión de 14 de enero del mismo año. Por medio de una Comunicación publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [4], la Comisión invitó a los demás Estados miembros y terceros interesados a pronunciarse respecto de la incoación del mencionado procedimiento, pero no recibió observaciones en el transcurso del mismo.

Mediante carta de 24 de abril de 1992, la Comisión pidió a Alemania y al THA información adicional que consideraba necesaria para concluir el examen del caso. Las preguntas relativas a éste, que la Comisión explicó posteriormente en un encuentro bilateral celebrado el 28 de abril de 1992 y aún precisó con más detalle en las cartas de 14 de mayo, 5 de junio, 21 de agosto y 17 de noviembre de 1992, fueron respondidas poco a poco por Alemania en sus cartas de 20 de mayo, 20 de julio, 27 de agosto y 6 y 16 de octubre de 1992. Las respuestas se debatieron, además, en las reuniones entre representantes de la Comisión, de diversas autoridades alemanas y de MB, que tuvieron lugar el 15 y 16 de junio y el 13 de octubre de 1992.

Inicialmente, el proyecto de inversiones iba a llevarse a cabo en dos fases. En un primer momento, el THA debía privatizar el antiguo conglomerado IFA Kombinat Nutzfahrzeuge, que agrupaba toda la producción de camiones de la extinta RDA, y crear —bajo la tutela de Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft (FBG)— una empresa de producción, Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde (NL) y otra de desarrollo, Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik (EGL). En un principio, el THA iba a mantenerse como propietario exclusivo de FBG; sin embargo, en 1992 MB adquirió una participación del 25 %. Conforme a un contrato, NL debía encargarse hasta 1994 del montaje final de vehículos industriales ligeros de MB. En la segunda fase, MB debía construir una nueva planta de producción en Ahrensdorf, junto a Ludwigsfelde, y fabricar allí, tras el cierre de la planta de NL a finales de 1994, los camiones LN1 (modelo conocido también como T2) y LN2.

En esa fase del procedimiento, las cartas y reuniones mencionadas tenían por objeto el esclarecimiento de los siguientes aspectos:

— detalles sobre los planes de inversión de MB en los nuevos Estados federados, teniendo en cuenta las demás actividades de la empresa en el sector de vehículos industriales;

— el importe exacto de las ayudas previstas o ya desembolsadas a MB o a la empresa en participación NL;

[4] Véase la nota a pie de página 1.

— el alcance exacto de las obligaciones contraídas por el THA ante MB y la empresa en participación;

— un análisis de las capacidades, la producción, los costes de producción, la estructura de precios y la capacidad financiera de NL;

— la evaluación y el cálculo del precio de compra de la empresa NL, en manos del THA, y de sus activos en caso de ser adquirida por MB;

— un pronóstico de la capacidad, producción y coste de la planta que se iba a construir en Ahrensdorf, así como la evolución de la capacidad anual de todos los emplazamientos de producción de camiones y furgonetas de MB en Europa, hasta 1996 inclusive;

— el examen de los gastos previstos para determinar hasta qué punto podían subvencionarse conforme a los criterios utilizados por la Comisión para la aplicación de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor;

— un análisis minucioso del coste neto adicional incurrido por MB por la construcción de la nueva planta en Ahrensdorf en comparación con un emplazamiento similar escogido por MB en una zona central no subvencionada de la Comunidad;

— los posibles efectos negativos de la concesión de las ayudas proyectadas sobre el sector en su totalidad, teniendo especialmente en cuenta la evolución de las capacidades.

Debido a que el mercado de camiones ligeros y de peso medio y el de furgonetas experimentó una evolución menos favorable de lo esperado, MB decidió a finales de 1992 renunciar a medio plazo a la construcción de la nueva planta y proseguir las actividades en la pequeña planta de montaje ya existente en Ludwigsfelde, tras llegar a un acuerdo con el THA sobre la adquisición de las participaciones restantes en FBG. A raíz de esta decisión y a petición de Alemania (carta de 22 de diciembre de 1992), la Comisión suspendió temporalmente su examen del asunto.

Tras concluir las negociaciones entre MB y el THA sobre las condiciones de la adquisición de las participaciones restantes en FBG, que se prolongaron durante todo un año, Alemania volvió a notificar a la Comisión, mediante carta de 17 de febrero de 1994, los proyectos de ayuda y planes de inversión en beneficio de NL y EGL en su versión modificada tras el abandono definitivo de los proyectos de nueva construcción en Ahrensdorf. A instancia de la Comisión, Alemania comunicó otros detalles e información adicional a este respecto en sus cartas de 29 de julio y 28 de octubre de 1994, así como en una reunión celebrada el 28 de noviembre de 1994. Presentó, asimismo, documentos relativos a la compra de la sociedad holding FBG por parte de MB y una copia del contrato de compraventa entre el THA y MB.

Mediante carta de 20 de diciembre de 1994, la Comisión pidió a Alemania que encargara la determinación del valor de FBG a un experto independiente para garantizar que la venta de la participación restante en esta empresa (un 75 %) a MB no contenía elementos de ayuda de Estado. Por carta de 7 de abril de 1995, Alemania comunicó a la Comisión su intención de encomendar la tasación a la consultora Arthur Andersen y adjuntaba propuestas relativas al método de valoración que se iba a emplear. En su carta de 8 de septiembre de 1995, la Comisión aceptó el procedimiento propuesto después de examinarlo y formular sus observaciones al respecto. Sin embargo, al no recibir el dictamen en el plazo establecido, la Comisión apremió a Alemania el 27 de diciembre de 1995 a presentarlo y le comunicaba su intención de adoptar medidas cautelares en caso de incumplimiento. Mediante carta de 29 de febrero de 1996, Alemania remitió el dictamen, cuyo contenido se debatió, al igual que las preguntas adicionales de la Comisión, en una reunión celebrada el 19 de marzo de 1996 y posteriormente aún fue puntualizado por la Comisión en su carta de 27 de marzo de 1996. Mediante cartas de 17 y 26 de abril de 1996, Alemania esclareció todas las cuestiones pendientes.

Tras la modificación de los proyectos de MB, se trataba en particular de los siguientes aspectos:

1) el tipo, el contenido y las condiciones del contrato por el que MB adquiere del THA el 75 % restante de las participaciones en FBG;

2) el contenido y la ejecución del plan de reestructuración de NL;

3) la determinación de la ayuda neta que el THA concede a FBG en virtud del contrato;

4) el valor de FBG en el supuesto de que mantenga sus actividades tras la modificación de los proyectos iniciales;

5) la reducción de la capacidad neta de NL tras la entrada de MB.

IV

Por lo que se refiere a la compatibilidad de las ayudas previstas con el mercado común, Alemania se remitió a tres disposiciones del Tratado:

1) La letra c) del apartado 2 del artículo 92: ayudas a la economía de determinadas regiones de la República Federal de Alemania afectadas por la división de Alemania.

   Alemania estima que se trata del fundamento jurídico en el que debe apoyarse la Comisión para determinar si las ayudas se ajustan al Tratado. A pesar de la reunificación de Alemania el 3 de octubre de 1990, los nuevos Estados federados aún tienen que hacer frente a desventajas económicas derivadas de la división. En consecuencia, la Comisión debería examinar si estas desventajas siguen justificando la concesión de subvenciones públicas. En caso afirmativo, serían inaplicables los demás criterios de evaluación de las ayudas de Estado y, en particular, los de las Directrices sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor, incluidas las consideraciones específicas del sector o el peligro de un exceso de capacidad.

2) La letra a) del apartado 3 del artículo 92: ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo.

   Respecto del nivel de ayudas admisible, Alemania argumenta que, de acuerdo con las estadísticas más recientes, los nuevos Estados federados forman parte de las regiones menos desarrolladas, y hace mención del paquete Delors II, en el que los nuevos Estados federados se clasifican entre las regiones del objetivo 1, en las que las ayudas regionales pueden ascender al 75 % ENS.

3) La letra b) del apartado 3 del artículo 92: ayudas para poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro.

   El Gobierno alemán considera que se trata de otro fundamento jurídico para la concesión de estas ayudas, dado que, en su opinión, los problemas relacionados con la integración y transformación de la antigua economía planificada en un sistema de economía de mercado perturban gravemente la economía alemana.

En cuanto a las empresas en participación NL y EGL, el Gobierno alemán y MB alegan, además, lo siguiente:

1) Tras la realización en julio de 1990 de la unión monetaria entre las dos partes de Alemania, se derrumbaron totalmente las ventas de los antiguos modelos de vehículos industriales W50 y L60 de IFA. En febrero de 1991 se creó la empresa NL en el contexto de la reestructuración del antiguo combinado IFA de vehículos industriales con objeto de mantener puestos de trabajo en Ludwigsfelde. Se negoció con varios fabricantes de camiones, si bien todos los interesados, con excepción de MB, rechazaron la entrada en Ludwigsfelde por los elevados riesgos que ello implicaba.

2) Gracias al contrato por el que se establecía un consorcio entre el THA, IFA y MB, pudo mantenerse la producción de vehículos industriales en Alemania Oriental, así como buena parte de los puestos de trabajo. MB se comprometió en un principio a participar en el saneamiento de NL hasta que maduraran los planes para la construcción de una planta en un emplazamiento nuevo. A tal fin, la empresa trasladó parte de su producción de camiones ligeros y de peso medio de Alemania Occidental a Alemania Oriental. La producción de MB en la planta de NL no responde necesariamente a la demanda del mercado. Las cantidades fabricadas en NL podrían haberse producido, con un escaso coste adicional en inversiones y personal, en otras plantas del consorcio —y en parte también con la ayuda de un socio—. Dado que MB paga por los productos de NL el mismo precio de transferencia interna que por los caminos fabricados en plantas similares de MB, el consorcio no obtiene ninguna ventaja adicional por la producción en la planta de NL.

3) El préstamo a la inversión sin intereses por valor de 100 millones de marcos alemanes que el THA concedió en 1991 al holding FBG era necesario para cumplir los requisitos mínimos en edificios y maquinaria que exigía el mantenimiento de la empresa.

4) Las pérdidas de NL, valoradas en un principio en más de 300 millones de marcos alemanes, pudieron reducirse a finales de 1993 a 70,2 millones, gracias a que MB prestó servicios de gestión a la empresa. La participación en las pérdidas correspondiente al THA conforme al contrato por el que se establece un consorcio, que prevea un límite máximo de 200 millones de marcos alemanes, pudo reducirse, de esta manera, a 63,2 millones, quedando el importe restante a cargo de MB.

5) NL se hizo cargo también del centro de formación de IFA, en el que se imparte la formación básica a los aprendices de NL y otras empresas de construcción de maquinaria de Brandeburgo. MB ha obtenido del sector público una subvención de 980 000 marcos alemanes por ofrecer estas plazas de formación profesional, que superan con creces las necesidades de NL.

6) Tras modificar sus planes de inversión en los nuevos Estados federados, MB adquirió, con efectos a 1 de enero de 1994, el 75 % restante del capital de FBG. El consorcio se comprometía a fabricar en Ludwigsfelde —y sólo allí— hasta el año 2003 al menos 10 000 unidades anuales del modelo de camión LN1 (T2) o de su sucesor. Las prestaciones abarcan la construcción en bruto, la pintura y el montaje final. Se han de emplear al menos 1 000 trabajadores. MB tendrá que invertir además otros 70 millones de marcos alemanes en la planta hasta finales de 1998. En caso de incumplimiento de las obligaciones contractuales, la empresa tendría que pagar al THA una pena contractual de 100 millones de marcos alemanes. El contrato en el que se estipulan estas obligaciones sustituye al antiguo contrato por el que se establecía un consorcio entre las partes.

7) Hasta la venta de NL, el THA invirtió 7,4 millones de marcos alemanes para el saneamiento de sus deudas antiguas y probablemente deberá aportar otros 19,5 millones en los próximos años. El THA está intentando obtener una declaración de renuncia del Gobierno Federal respecto de este último importe; de no lograrlo, está dispuesto a asumir el 80 % de los costes. El 20 % restante corresponde en cualquier caso a MB.

8) Conforme al nuevo contrato, el THA obtiene unos beneficios muy superiores en caso de venta de NL —unos 132,2 millones de marcos alemanes netos—, frente a unos 70 millones en caso de liquidación de NL y EGL. Además, se mantienen puestos de trabajo en la región.

9) La capacidad de NL meramente sustituye a las del antiguo conglomerado IFA. Dado que la capacidad operativa era antes de 35 000 unidades anuales y en la segunda mitad de los años ochenta se fabricaba un volumen anual constante en torno a 30 000 unidades, y al disponer NL sólo de una capacidad para 18 000 unidades y haberse previsto únicamente una producción de 12 000 unidades anuales entre 1994 y 1996, las capacidades de producción se reducen considerablemente por la entrada de MB. Por lo tanto, tras la renuncia a los planes de nueva construcción en Ahrensdorf, el proyecto implica una importante reducción de capacidad de producción de vehículos industriales en los nuevos Estados federados, mientras que los mercados de Europa Oriental están en plena expansión.

V

A partir de la información presentada por Alemania en el transcurso del procedimiento del apartado 2 del artículo 93, la Comisión puede resumir de la siguiente manera las tareas de saneamiento y los costes del presente caso:

1) Los planes de producción de MB y del THA han sido sustancialmente modificados desde la incoación del procedimiento. En una primera fase, la capacidad de producción de vehículos industriales en Ludwigsfelde, que era de 35 000 camiones IFA pesados y de peso medio, se convirtió inicialmente en una capacidad de 24 000 camiones de peso medio (LN2) y ligeros (T2) de la marca MB. Tras la renuncia a ejecutar la segunda fase (construcción de una nueva planta de camiones en Ahrensdorf), se modificó la primera fase para no cerrar la planta de Ludwigsfelde, como inicialmente se había previsto, y a mantenerla como emplazamiento estable para la producción de camiones ligeros de la marca Mercedes.

2) Con la intención de no interrumpir la producción, MB trasladó instalaciones propias a Ludwigsfelde a fin de iniciar rápidamente la fabricación de camiones Mercedes —aprovechando también las instalaciones disponibles—, optimizar las instalaciones de producción y seguir empleando al mayor número de trabajadores posible. En un primer momento, en esta planta se fabricaba tanto el modelo LN1 como el modelo ligero LN2, si bien a comienzos de 1994 se interrumpió la producción de este último.

3) Tras la ejecución de la segunda fase, con sus modificaciones, la planta de vehículos industriales de Ludwigsfelde comprende un taller de carrocería, un taller de pintura y un taller de montaje, con una capacidad anual de 18 000 unidades, que en la actualidad se emplea para la fabricación de camiones ligeros del modelo LN1 (T2). Para lograr la autonomía de la planta, se construyó un gran taller de pintura para la furgoneta con cajón derivada del modelo LN1. Esta importante inversión, junto con la amplia racionalización de las instalaciones y del diseño de la planta y otras medidas de modernización de los edificios y de la logística, ha retrasado la reestructuración, que sólo concluyó a finales de 1995. NL empleará un total de 1 250 trabajadores, la empresa de desarrollo EGL dará empleo a otras 150 personas.

4) Con la ampliación de la planta de Ludwigsfelde, MB pudo racionalizar su estructura de producción y conferir la siguiente especialización a sus emplazamientos de producción: en su planta española de Vitoria fabrica furgonetas ligeras; en Düsseldorf, furgonetas pesadas; en Ludwigsfelde, camiones ligeros y de peso medio; y en Wörth, camiones pesados.

5) En el momento de la creación de la empresa en participación entre MB y el THA, las pérdidas de explotación de NL hasta 1994 se calcularon en más de 300 millones de marcos alemanes. El THA se comprometió a asumir las pérdidas de forma proporcional a su participación, aunque con un límite máximo de 200 millones de marcos alemanes. Sin embargo, las pérdidas reales a finales de 1993 sólo ascendieron a 70,2 millones. Estas pérdidas correspondían a los gastos incurridos en la fase inicial en concepto de actividades de formación y reestructuración, así como a la contratación de un número de trabajadores del antiguo conglomerado IFA superior al que realmente se necesitaba. Además, al no disponer de un taller de pintura adecuado, las carrocerías de la furgoneta con cajón derivada del modelo LN1 tenían que transportarse a Düsseldorf y devolverse después a Ludwigsfelde para su montaje final. En 1992, el THA concedió a la sociedad holding FBG un anticipo de 80,7 millones de marcos alemanes para la compensación de pérdidas, si bien la sociedad reembolsó al THA los importes no utilizados, así como los intereses devengados por el anticipo. La producción simultánea, entre 1991 y 1994, del modelo LN2 en Ludwigsfelde y Wörth suponía un coste adicional para MB. La interrupción de esta producción paralela en Ludwigsfelde y la consiguiente reducción de plantilla costará a la empresa un máximo de 12 millones de marcos alemanes, importe que asumirá MB de forma inmediata y en solitario.

6) Hasta finales de 1993, NL invirtió en la modernización de sus instalaciones un total de 88,9 millones de marcos alemanes, y en los años 1994 y 1995, otros 51,4 millones. Estas medidas se financiaron en los primeros años con ayuda de un préstamo a la inversión del THA por un importe de 100 millones de marcos alemanes. Sin embargo, el THA aplicó deducciones parciales sobre el préstamo en la medida en que la empresa iba amortizando la maquinaria adquirida a través del mismo, y renunció así al reembolso de una parte de dicho préstamo, de tal manera que se vieron proporcionalmente reducidas tanto las pérdidas de NL como la correspondiente obligación del THA de cubrirlas. Con arreglo al nuevo contrato, corresponde ahora a MB pagar 5,58 millones de marcos alemanes al THA en concepto de intereses por la parte no utilizada del préstamo. Una parte de este préstamo de 100 millones de marcos alemanes —exactamente 29 millones— se destinó a la adaptación de edificios a las normas de construcción. IFA invirtió otros 24,6 millones de marcos alemanes en el saneamiento del emplazamiento y en medidas de infraestructura. Estas inversiones para mantener el valor y el funcionamiento del inmueble deberían haberse efectuado mucho antes, pero fueron descuidadas en el sistema económico de la antigua RDA. Sin estas inversiones, los terrenos y edificios se hubieran tenido que vender a MB a un precio muy inferior.

7) A finales de 1993, los costes de reestructuración de NL y EGL —es decir, inversiones en maquinaria, edificios e infraestructura, complementación de ingresos y redistribuciones del capital circulante— ascendían a un total de 177,4 millones de marcos alemanes. A este importe hay que sumar otros 62,5 millones que MB invirtió entre 1994 y 1995 en la modernización de las instalaciones, el saneamiento de las deudas antiguas y el cese voluntario de trabajadores. De esta manera, los costes de reestructuración por un total de 239,9 millones de marcos alemanes en el período 1991-1995 resultaron ser muy superiores a lo inicialmente previsto.

8) MB adquirió la participación restante en FBG con efecto al 1 de enero de 1994 por un importe de 7,875 millones de marcos alemanes. Con arreglo al contrato de compraventa, el consorcio pagó al THA en 1994 la cantidad de 476 000 marcos alemanes en concepto de provisiones anteriores que no se utilizaron y, por tanto, fueron canceladas. Además, MB adquirió por 55 millones de marcos alemanes los terrenos y edificios que NL había arrendado anteriormente.

9) El precio de compra de los terrenos y edificios en 1994 no se determinó a partir de una tasación independiente, sino que fue negociado entre el THA e IFA, por un lado, y MB, por otro, después de que se retirara de las negociaciones un segundo candidato con derecho de tanteo. Aun así, el precio del metro cuadrado debe de ser superior al de otros bienes inmuebles comparables en los terrenos de Ludwigsfelde que IFA vendió a otras empresas privadas cuando el valor de mercado aún era considerablemente más alto. Además, el contrato establece que, en caso de que MB revenda o arriende una parte del solar a un precio superior, se ha de proceder a una revalorización y al pago al THA de las cantidades que excedan del 7 %.

10) A raíz de las inversiones y de la privatización, tanto NL como la sociedad holding FBG operan desde 1994 con beneficios, debido a que ya sólo se fabrica un producto, se han podido reducir los costes de transporte por la construcción de un taller de pintura para la furgoneta con cajón T2 y ha aumentado la productividad. Al basarse los precios de transferencia en el interior del consorcio en los costes totales en emplazamientos similares, NL pudo aumentar los ingresos por camión al disminuir su volumen de producción (véase más adelante).

VI

Al hacer su valoración, la Comisión siempre debe examinar en primer lugar cuáles de las medidas adoptadas por las autoridades de un Estado miembro contienen elementos de ayuda de Estado y cuáles entran en el ámbito de aplicación de las disposiciones sobre ayudas de Estado del artículo 92 del Tratado.

Con la información presentada por Alemania y MB en el transcurso del procedimiento, la Comisión pudo establecer un cuadro completo de todos los elementos de ayuda de Estado contenidos en las medidas en beneficio de NL, antigua empresa del THA, y cuantificar con exactitud dichas ayudas.

1) En el marco de los regímenes de ayudas regionales, las autoridades alemanas concedieron a NL y EGL 25,56 millones de marcos alemanes en ayudas públicas en forma de subvenciones a la inversión (15,28 millones), primas a la inversión (9,08 millones) y amortizaciones extraordinarias (1,2 millones). Hasta el momento de la suspensión de los pagos por la incoación del procedimiento, se habían desembolsado a NL indebidamente 8,9 millones de marcos alemanes de las subvenciones a la inversión y 8,45 millones de las primas a la inversión.

2) El compromiso del THA de cubrir al 100 % las pérdidas acumuladas por la empresa NL hasta 1991 y al 75 % las correspondientes a los ejercicios 1992 y 1993 —hasta un importe máximo de 200 millones de marcos alemanes— no corresponde, en opinión de la Comisión, al comportamiento normal de un inversor privado que participa en una empresa en participación. Pues a pesar de que el THA poseía inicialmente todas las participaciones en la sociedad holding FBG y desde 1992 sólo el 75 %, MB adquirió la empresa el 1 de enero de 1994 a un precio que estaba en función de sus activos. De esta manera, el THA no hubiese estado en condiciones de recuperar los recursos que hasta entonces habían destinado a la cobertura de las pérdidas de la empresa en participación. Hasta la suspensión de los pagos en enero de 1992, el THA había desembolsado 80,7 millones de marcos alemanes como anticipo para el pago de pérdidas que él mismo debía cubrir. Sin embargo, como las pérdidas sólo ascendían a 70,2 millones de marcos alemanes, MB únicamente reembolsó al THA, con ocasión de la compra de las participaciones restantes en FBG, la parte del anticipo que no se había utilizado para cubrir la participación del 75 % del THA en las pérdidas, incluidos intereses. En consecuencia, la Comisión llega a la conclusión de que el importe que el THA realmente pagó para cubrir las pérdidas de la sociedad holding FBG —incluidos, por tanto, los 58,8 millones de marcos alemanes en concepto de intereses (y descontando el reembolso parcial del anticipo del THA por parte de MB)— constituye ayuda de Estado.

3) En cuanto a la parte del préstamo participativo del THA con la que NL adquirió maquinaria y equipos (71 millones de marcos alemanes), la Comisión concluye que la intención del THA de renunciar desde el principio al reembolso íntegro del préstamo en la medida en que se iban produciendo las amortizaciones de la empresa sobre los valores patrimoniales adquiridos con aquél no se corresponde con el comportamiento normal de un inversor privado que participa en una empresa en participación. La parte del préstamo no amortizada por MB —39,8 millones de marcos alemanes— también ha de considerarse ayuda de Estado.

4) La parte del préstamo participativo del THA destinada por la empresa IFA —bajo la tutela de aquél— a la reconstrucción y modernización de edificios conforme a las disposiciones legales (29 millones de marcos alemanes), y las inversiones restantes efectuadas por IFA (24,6 millones de marcos alemanes), que suman unos gastos totales de 53,6 millones en concepto de saneamiento de deudas antiguas e inversiones en infraestructuras, también deberían considerarse ayudas de Estado si no quedaran cubiertas por el precio de compra pagado por MB en 1994. Sin embargo, como el THA obtuvo por la venta 55,43 millones de marcos alemanes (incluidos los gastos de MB para la evaluación de los daños medioambientales), quedaron cubiertas sus inversiones en el solar y los edificios de NL en cuestión. Habida cuenta de que los bienes inmuebles, a falta de estas medidas de renovación, prácticamente no hubiesen tenido valor alguno y de que había un segundo oferente, la Comisión estima que la venta no contiene elementos adicionales de ayuda de Estado.

5) Respecto de los gastos para sanear las deudas antiguas incurridos hasta ahora por el THA (7,2 millones de marcos alemanes) y de los gastos que posiblemente aún tenga que asumir (14,85 millones, o sea, el 80 % de un total de 19,8 millones de marcos alemanes), la Comisión ya ha manifestado que los gastos del sector público para el saneamiento de deudas antiguas no constituyen ayudas de Estado y mantiene su punto de vista en el presente caso.

6) La subvención por valor de 980 000 marcos alemanes que Alemania concedió a la empresa NL para la formación profesional básica de aprendices de otras empresas de la industria manufacturera tampoco representa una ayuda de Estado.

7) En relación con la venta por parte del THA a MB de las participaciones restantes en FBG (75 %), la Comisión temía que la sociedad holding posiblemente se hubiese vendido por debajo de su valor en el mercado. Con arreglo al contrato celebrado inicialmente entre el THA y MB, el precio de compra efectivo, conforme al valor nominal del capital suscrito, era de 7,875 millones de marcos alemanes. Para poder verificar si este precio reflejaba el verdadero valor de mercado de FBG, la Comisión instó a Alemania a encargar a un experto independiente la tasación de FBG en el momento de su venta. La empresa auditora Arthur Andersen, a la que se encomendó esta tarea, valoró el holding en 16,47 millones de marcos alemanes a 31 de diciembre de 1993. Pero como MB sólo había pagado cerca de 7,9 millones, la diferencia entre la tasación de la empresa y el precio de compra real —unos 8,6 millones de marcos alemanes— debe considerarse ayuda de Estado.

Si se suman los importes citados en los puntos 1, 2, 3 y 7, las medidas que han de considerarse ayudas de Estado alcanzan un valor total de 132,8 millones de marcos alemanes.

Estas ayudas pueden falsear la competencia entre fabricantes de vehículos de motor en la Comunidad, puesto que reducen la carga financiera de las inversiones de la empresa MB en los nuevos Estados federados. Debido a los intensos intercambios comerciales intracomunitarios en el sector de los vehículos de motor, las ayudas propuestas también perjudican a los intercambios entre Estados miembros. Por consiguiente, las medidas en cuestión entran en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 92 del Tratado y del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE.

VII

El Gobierno alemán ha infringido el apartado 3 del artículo 93 del Tratado al omitir la notificación, conforme a dicha disposición, de parte de las ayudas a la inversión y de los pagos para compensar las pérdidas en beneficio del emplazamiento de Ludwigsfelde. La sociedad holding FBG recibió, de esta manera, 8,9 millones de marcos alemanes en subvenciones directas y 9,08 millones en primas a la inversión. La empresa de producción NL gozó de un préstamo a la inversión del THA por valor de 100 millones de marcos alemanes y de un anticipo de 80,7 millones para la cobertura de las pérdidas acumuladas. Al no ser informada con la suficiente antelación, de conformidad con el apartado 3 del artículo 93 del Tratado, de la adopción de estas medidas de ayuda, la Comisión no pudo pronunciarse al respecto. En consecuencia, las ayudas no notificadas se concedieron de forma ilegal.

Dado que las normas de procedimiento recogidas en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado son vinculantes —además de ser de orden público— y puesto que su efecto directo fue confirmado por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 19 de junio de 1973 en el asunto 77/72 Capolongo/Maya, las ayudas no pueden declararse legales *a posteriori*.

Tras la incoación por parte de la Comisión del procedimiento del apartado 2 del artículo 93, el Gobierno alemán suspendió los pagos de ayudas pendientes hasta la conclusión del mismo.

VIII

Alemania defendía el punto de vista de que la Comisión debía aplicar a las subvenciones del sector público —a las que en el contexto del examen de su compatibilidad debía considerar ayudas de Estado— las excepciones de la letra c) del apartado 2 del artículo 92 (ayudas para determinadas regiones de la República Federal de Alemania afectadas por la división de Alemania), de la letra a) del apartado 3 del artículo 92 (ayudas para fomentar el desarrollo económico de regiones con un nivel de vida anormalmente bajo o con una grave situación de subempleo) o de la letra b) del apartado 3 del artículo 92 (ayudas para poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro).

La excepción de la letra b) del apartado 3 del artículo 92, obviamente, no es aplicable en el caso de Alemania. Si bien la reunificación y los subsiguientes cambios políticos y económicos han tenido una repercusión negativa en la economía alemana, estos inconvenientes no son suficientes, por sí solos, para aplicar la mencionada disposición a un régimen de ayudas, y mucho menos a un caso de ayudas *ad hoc*. La última vez que la Comisión reconoció un régimen de ayudas como medida para remediar una grave perturbación de la economía de un Estado miembro fue en el año 1991, cuando autorizó un programa de privatizaciones del Gobierno griego. En tal ocasión, dejó constancia de que el mencionado programa era parte integrante de las medidas de saneamiento económico que había aceptado el Gobierno griego en virtud de la Decisión 91/136/CEE del Consejo [5], de 4 de marzo de 1991. La situación de Alemania, en cambio, es muy distinta.

Por otra parte, la excepción de la letra c) del apartado 2 del artículo 92 del Tratado ha de ser objeto de una interpretación restrictiva. Por tanto, la Comisión señala que la mejor solución para los problemas a los que se enfrentan los nuevos Estados federados se encuentra en las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 (ayudas para favorecer el desarrollo de determinadas actividades o regiones económicas) y, en este caso concreto, en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor.

[5] DO nº L 66 de 13. 3. 1991, p. 22.

Tras la realización de la unión monetaria alemana en julio de 1990, dejó de ser rentable la producción de camiones en Ludwigsfelde, puesto que prácticamente no había mercado para los modelos W50 y L60 de IFA. Sin embargo, para mantener la fabricación de vehículos industriales en este emplazamiento con una larga tradición productora, el THA y MB acordaron —como solución transitoria hasta la construcción inicialmente prevista de una nueva planta de fabricación de camiones— la creación de las empresas en participación NL y EGL, cuyo objetivo era reestructurar y modernizar la fábrica del antiguo combinado IFA en Ludwigsfelde. Era patente, desde el primer momento, que las medidas de reestructuración no sólo iban a requerir elevadas inversiones, sino que además darían lugar, durante los primeros años de producción, a cuantiosas pérdidas de explotación que ningún capitalista privado estaría dispuesto a asumir en solitario. En consecuencia, las ayudas regionales a la inversión del Gobierno alemán, al igual que las medidas de compensación de pérdidas e inversiones del THA, constituyen para la Comisión parte del esfuerzo por restablecer, a la larga, la viabilidad de la producción de camiones en Ludwigsfelde, por lo que han de examinarse como ayudas de reestructuración a la luz de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis (6). En sectores que cuentan con disposiciones comunitarias particulares sobre ayudas de Estado —como es el caso de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor (7)—, las Directrices mencionadas anteriormente sólo son aplicables cuando concuerdan con estas disposiciones específicas. Como no difieren en este caso los criterios de las Directrices sectoriales e intersectoriales, aunque son más detalladas las segundas por cuanto se refiere al procedimiento en cuestión, la siguiente valoración se basará en estas últimas.

IX

Con arreglo a las disposiciones comunitarias, las ayudas de reestructuración, en principio, sólo deben concederse si previamente se autorizan por razones de interés comunitario. La primera condición para ello es que vayan acompañadas de un plan de reestructuración firme que pueda restablecer la rentabilidad y viabilidad a largo plazo de la empresa en un período razonable y sobre la base de unas perspectivas realistas en cuanto a sus futuras condiciones de funcionamiento. La segunda condición es que estas ayudas no pueden dar lugar a un falseamiento indebido de la competencia. En tercer lugar, la ayuda debe guardar una proporción adecuada con los costes y beneficios de la reestructuración. Por último, la Comisión ha de garantizar que la empresa ejecute íntegramente el plan y cumpla todas las obligaciones que se le hayan impuesto en la decisión correspondiente.

La Comisión reconoce que, tras la reunificación, Alemania se encontraba en una situación económica y política particular. La reconstrucción de grandes centros de producción —como los dedicados a la fabricación de camiones— de los que, directa o indirectamente (proveedores), dependen muchos puestos de trabajo, supuso una tarea especialmente compleja, tanto para el sector público como para los inversores privados. Habida cuenta de los problemas sociales que hubiera causado en la región el cierre de una fábrica de esta magnitud y de la cohesión económica y social que persigue la Comunidad, la Comisión comparte la opinión alemana de que el mantenimiento del funcionamiento de NL es plenamente conforme al interés de la Comunidad. Gracias a esta empresa, pudieron mantenerse 1 200 puestos de trabajo directos en una región de baja productividad y con un alto desempleo. Tras la renuncia a la construcción de una planta nueva en Ahrensdorf, la producción de camiones en Ludwigsfelde sólo podrá mantenerse a largo plazo si se lleva a buen término el plan de reestructuración.

Primera condición: restablecimiento de la rentabilidad

Tras examinar el plan comercial y financiero de las empresas FBG, NL y EGL, la Comisión ha llegado a la conclusión de que es sólido el punto de partida para restablecer la rentabilidad financiera de la antigua fábrica de vehículos industriales IFA. La empresa en participación ha invertido 239,9 millones de marcos alemanes en la transformación de las instalaciones existentes. Con la adaptación de los edificios a las normas actuales, la sustitución de las instalaciones inservibles para la fabricación de camiones modernos y la construcción de un taller de pintura, NL se ha convertido en un centro de producción con las tecnologías más avanzadas.

De acuerdo con los cálculos de la Comisión, durante los primeros años, la fabricación de vehículos industriales en Ludwigsfelde será necesariamente deficitaria. El montaje final, iniciado en 1991 en uno de los dos trenes de fabricación del antiguo combinado IFA, del modelo LN2 (después T2), que llegaba parcial (SKD) o totalmente (CKD) descompuesto en piezas sueltas, resultaba ya de antemano poco rentable, dado que no podía competir con instalaciones modernas del tipo FBU, en las que los vehículos se montan íntegramente. Ello se debía, por una parte, a la infraestructura deficiente y, por otra, a la falta de proveedores *just-in-time* que pudieran suministrar productos con la calidad deseada, y a la ausencia también de una logística moderna de almacenamiento. Por otra parte, el personal disponible debería haber recibido una formación intensiva sobre las condiciones de fabricación de camiones modernos, y la supresión de los puestos de trabajo excedentarios heredados de IFA tuvo un coste considerable para MB. Además, la variante de furgoneta con cajón de la serie T2 tenía que enviarse a pintar a Düsseldorf, puesto que en el taller de pintura existente sólo podían pintarse las cabinas. Habida cuenta de las importantes desventajas en los costes, ningún inversor privado habría estado dispuesto a realizar una inversión a largo plazo de esta magnitud sin recibir ayuda del Estado.

En el marco de la reestructuración, NL instaló en 1995 un nuevo tren de fabricación y un taller de pintura para la furgoneta con cajón T2, con objeto de alcanzar una mayor independencia. Además, se suspendió la producción paralela del modelo LN2, camión que se fabricaba fundamentalmente en Wörth, de modo que en Ludwigsfelde ya sólo se producen vehículos de la serie T2. De esta manera, se ha aumentado la productividad de la fábrica de NL.

(6) DO nº C 368 de 23. 12. 1994, p. 12.
(7) DO nº C 123 de 18. 5. 1989, p. 3.

Las medidas de reestructuración de MB y del THA convirtieron la producción de NL en un negocio económicamente rentable a finales de 1995, como lo demuestran los balances que obran en poder de la Comisión. FBG también debía obtener beneficios, sobre una base consolidada, a partir de 1994, y así ocurrió efectivamente. En opinión de la Comisión, el proyecto de ayudas está, por tanto, vinculado a un programa de reestructuración viable.

Segunda condición: la ayuda no da lugar a un falseamiento indebido de la competencia

Cuando el análisis objetivo de las condiciones de oferta y demanda revele un exceso de capacidad de producción estructural en el mercado de referencia, el plan de reestructuración deberá contribuir, de forma proporcional a la ayuda recibida, a la reestructuración del sector económico afectado, mediante la reducción irreversible o el cierre de capacidades productivas. Los expertos económicos coinciden en que el sector de vehículos industriales se caracterizaba a comienzos de los años noventa por un exceso de capacidad. Ésta fue también la razón por la que MB renunció a la construcción de una nueva planta ultramoderna en Ahrensdorf, que debía haber sustituido las totalmente obsoletas instalaciones de NL. En este contexto, la Comisión tiene en cuenta la circunstancia de que la modernización de NL trajo consigo una reducción de la capacidad de montaje de 35 000 a 18 000 camiones anuales, por lo que considera que, en principio, se cumple la segunda condición.

Tercera condición: proporcionalidad de la ayuda con los costes y beneficios de la reestructuración

La Comisión admite que incluso el equipo más moderno del antiguo combinado IFA de Ludwigsfelde estaba muy lejos de satisfacer las exigencias de una fabricación moderna de camiones. Otra parte del equipo estaba totalmente obsoleta y tuvo que ser sustituida en su integridad. Por todo ello, la transformación de la planta costó al THA y a MB un total de 239,9 millones de marcos alemanes.

De acuerdo con las normas comunitarias, el volumen de una ayuda ha de ser proporcional a los problemas que trata de remediar. La ayuda regional a la inversión por valor de 25,72 millones de marcos alemanes y la contribución neta del THA, de 39,8 millones, a las inversiones en maquinaria y equipos es, en opinión de la Comisión, proporcional a los gastos de transformación del emplazamiento en una moderna planta de montaje de camiones. Dicha transformación es parte fundamental del plan de reestructuración.

En cuanto a la contribución neta del THA, con un importe de 58,8 millones de marcos alemanes, a la cobertura de pérdidas de la empresa NL, la Comisión comparte el punto de vista alemán según el cual, en el momento de crearse la empresa en participación, ningún inversor privado habría invertido en la obsoleta fábrica de Ludwigsfelde de no mediar la participación del THA y su compromiso de asumir gran parte de las pérdidas de explotación que necesariamente debía dar lugar a una producción deficitaria en sus comienzos. En consecuencia, el compromiso del THA de asumir las pérdidas ha de entenderse como parte esencial de su proyecto de dar a la privatización de la empresa una configuración socialmente asumible. En este contexto, la Comisión recuerda que ya ha reconocido en otra ocasión el papel particular que incumbe al THA en la transformación de una economía planificada en un sistema de economía de mercado [véase, por ejemplo, la carta SG(91) D/17825 respecto de determinadas medidas financieras y de otro tipo en relación con las actividades del THA].

Sin embargo, la excepcionalidad de estas medidas también implica que tienen que adaptarse obligatoriamente a las particularidades de cada caso concreto. Se impone una especial atención cuando se subvenciona una empresa como NL, que había sido parcialmente privatizada. Habida cuenta de la justificación dada por el THA respecto de su compromiso de compensar las pérdidas, éste sólo puede autorizarse en la medida en que se aplique a pérdidas derivadas del modo de producción no rentable o a otros inconvenientes regionales de la producción en los nuevos Estados federados. La Comisión entiende que el THA ha procurado reducir su contribución a la cobertura de las pérdidas de la empresa NL a un mínimo imprescindible, que ha resultado ser muy inferior a lo inicialmente previsto.

La Comisión tiene intención de autorizar ayudas de reestructuración por un total de 124,32 millones de marcos alemanes. Teniendo en cuenta la reducción de la capacidad de producción de camiones de 35 000 unidades anuales en el momento de la concesión de las ayudas a las 18 000 unidades anuales actuales, se trata de una contribución que guarda proporción con la solución de los problemas estructurales de todo el sector económico. Al mismo tiempo, la Comisión se basa en otros asuntos anteriores relacionados con ayudas de reestructuración —entre otras, las Decisiones 88/454/CEE (Renault), DO nº L 220, de 11. 8. 1988 p. 30; 89/58/CEE (Rover), DO nº L 25, de 28. 1. 1989, p. 92; 89/633/CEE (ENASA), DO nº L 367, de 16. 12. 1989, p. 62 y 94/1068/CE (Volkswagen Sachsen), DO nº L 385, de 31. 12. 1994, p. 1— en los que consideró que una ayuda es proporcional a los esfuerzos de reestructuración cuando el porcentaje de la misma sobre el coste total que la reestructuración representa para la empresa (en el presente caso, 239,9 millones de marcos alemanes en el período 1991 a 1995) equivale aproximadamente al volumen de las capacidades suprimidas. En el caso de NL, el porcentaje de la ayuda —un 51,8 %— es ligeramente superior a la reducción de capacidades, que asciende al 48,6 %. Esta pequeña sobrecompensación se justifica, a juicio de la Comisión, por la situación económica y social particularmente difícil que viven los nuevos Estados federados, que entretanto han sido reconocidos como regiones subvencionables con arreglo a la letra a) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado. La Comisión ha aceptado una sobrecompensación similar en el asunto Volkswagen Sachsen.

Por lo tanto, la Comisión estima que la ayuda concedida a FBG era proporcional al objetivo perseguido, a saber, la reestructuración de la empresa, concluida con éxito en 1995. No obstante, a partir de una tasación independiente ha podido comprobar que el precio de compra que MB pagó por la participación que poseía el THA era inferior al valor de mercado y, por tanto, contenía elementos de ayuda de Estado.

En consecuencia, esta ayuda adicional por valor de 8,6 millones de marcos alemanes no es proporcional a los gastos, y tampoco se justifica por las particularidades regionales. Se trata más bien de una ayuda de explotación, que, conforme a las Directrices comunitarias, no puede autorizarse bajo ningún concepto. Lo mismo ocurre con las demás ayudas que eventualmente pueda solicitar MB por las inversiones realizadas tras la privatización completa de FBG y antes de concluir el plan de reestructuración.

Por consiguiente, el Gobierno alemán ha de reclamar a MB el reembolso de la diferencia entre el valor de la empresa y el precio de compra real, es decir, 8,595 millones marcos alemanes, incluidos intereses al tipo de mercado vigente en el día de la compra. Además, Alemania deberá renunciar a la concesión de otras ayudas de reestructuración, independientemente de la forma que puedan revestir.

Asimismo, el Gobierno alemán presentará a la Comisión un informe del que se desprenda que MB ha llevado íntegramente a cabo el plan de reestructuración y que contenga, en particular, toda la información sobre las inversiones realizadas y las ayudas concedidas a la empresa. Basándose en este informe, que habrá de presentarse antes de que finalice el año 1996, la Comisión velará por que la intensidad de ayuda efectiva no supere lo que considera el límite máximo admisible —el 51,8 %—, dado que, de lo contrario, no podrán excluirse los efectos negativos en todo el sector.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Son compatibles con la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE y con la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE las siguientes ayudas concedidas por Alemania a la empresa Mercedes-Benz AG por las inversiones realizadas en las empresas Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH (Ludwigsfelde), Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH (Ludwigsfelde) y Entwicklungsgesellschaft für Fahrzeugtechnik mbH (Ludwigsfelde), con sede en Brandeburgo:

— una ayuda que revistió las formas de subvenciones a la inversión por un total de 15,28 millones de marcos alemanes (de los que 8,89 millones se concedieron ilegalmente hasta la suspensión de los pagos), primas a la inversión por un valor de 9,08 millones de marcos alemanes (de los que 8,45 millones se concedieron ilegalmente hasta la suspensión de los pagos) y amortización extraordinaria por valor de 1,2 millones de marcos alemanes;

— una ayuda en forma de compensación de pérdidas por parte del THA por un importe de 58,8 millones de marcos alemanes, que se concedió ilegalmente hasta la suspensión de los pagos;

— una ayuda equivalente a aquella parte del préstamo a la inversión del THA a cuyo reembolso renunció este organismo a medida que se iban amortizando los correspondientes valores patrimoniales y que representa un pago neto de 39,8 millones de marcos alemanes.

Artículo 2

Alemania recuperará de Mercedes-Benz AG el importe de la diferencia entre el precio de compra pagado por la empresa al Treuhandanstalt por la empresa Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH (Ludwigsfelde) y el valor calculado por un experto independiente, dado que esta diferencia de 8,595 millones de marcos alemanes representa una ayuda de Estado incompatible con la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE y con la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE. El reembolso incluirá el pago de intereses desde la fecha de la compra —es decir, desde el 1 de enero de 1994— al tipo de interés utilizado para el cálculo del equivalente subvención neto de los distintos tipos de ayuda de Alemania.

Artículo 3

Alemania se abstendrá de conceder otras ayudas destinadas a las inversiones de Mercedes-Benz en el marco del programa de reestructuración de las empresas Fahrzeugbau- und Fahrzeugtechnik Beteiligungsgesellschaft mbH (Ludwigsfelde), Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH (Ludwigsfelde) y Entwicklungsgesellschaft für Fahrzeugtechnik mbH (Ludwigsfelde).

Artículo 4

Alemania presentará a la Comisión y analizará con ella el informe final sobre el coste de las medidas de reestructuración en Ludwigsfelde y los pagos de ayudas efectuados a fin de asegurar que la intensidad de las ayudas de reestructuración no supere el 51,8 %. La Comisión espera que este informe se presente antes de que finalice el año 1996.

Artículo 5

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

Artículo 6

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

Hecho en Bruselas, el 26 de junio de 1996.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión