

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 23 de octubre de 2001

relativa la medida y a la ayuda estatal ejecutadas por España en favor de Santana Motor

[notificada con el número C(2001) 3061]

(El texto en lengua española es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2002/267/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 88,

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

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

Considerando lo siguiente:

(3) El 3 de mayo de 1999 la Comisión recabó más información, a fin de conocer con mayor precisión los objetivos de Santana y la financiación pública que suponía el plan. Se realizó una visita a Linares (provincia de Jaén, en Andalucía) el 26 y 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, las autoridades españolas contestaron en parte a las cuestiones planteadas por la Comisión, la cual solicitó información adicional el 22 de marzo de 2000. Las autoridades españolas 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 España envió a la Comisión, el 24 de mayo de 2000, una carta modificativa de la notificación inicial.

I. PROCEDIMIENTO

(1) Tras tener conocimiento por diversos artículos de prensa que la Junta de Andalucía había concedido una garantía pública sobre un préstamo bancario a Santana Motor SA (en lo sucesivo denominada «Santana»), la Comisión recabó información adicional de España el 2 de julio, el 9 de octubre y el 8 de diciembre de 1998. Por las cartas remitidas por España el 11 de agosto y el 23 de noviembre de 1998, y el 12 de febrero de 1999, la Comisión pudo comprobar que la garantía en cuestión había sido concedida en junio de 1998. Por consiguiente, se registró el expediente como ayuda no notificada con la referencia NN 24/99.

(2) El 13 de abril de 1999, se celebró una reunión entre representantes de España, de Santana y de la Comisión. En dicha reunión se entregaron varios documentos a la Comisión, entre ellos 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 claramente el cumplimiento del principio del inversor en una economía de mercado.

(4) 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 favor de Santana, de conformidad con el apartado 6 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo ⁽²⁾.

(5) El 17 de agosto de 2000, la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado (decisión de incoar el procedimiento de investigación formal), al estimar que la compatibilidad con el mercado común planteaba dudas. La Comisión envió un fax a la Representación Permanente de España comunicándole la incoación del procedimiento ese mismo día. A continuación, se comunicó a España el texto de la decisión por carta de 22 de agosto de 2000, registrada por las autoridades españolas el 23 de agosto de 2000. El 25 de septiembre de 2000, España presentó sus comentarios sobre la apertura del procedimiento.

⁽¹⁾ DO C 328 de 18.11.2000, p. 19.

⁽²⁾ DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

- (6) El 30 de octubre de 2000, España presentó una demanda de anulación de la decisión de la Comisión de incoar el procedimiento ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, alegando que no se había respetado el plazo de 15 días hábiles para que la Comisión tomara una decisión.
- (7) Por carta de 22 de noviembre de 2000, la Comisión pidió a España que le presentara comentarios sobre los artículos aparecidos en la prensa en los que se afirmaba que ya se había efectuado la aportación de capital. En su respuesta de 28 de diciembre de 2000, España confirmó este extremo.
- (8) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* (3). La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda en cuestión. No se recibieron observaciones.

II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

- (9) La ayuda prevista se iba a conceder al grupo público Santana. El grupo Santana opera en el sector del automóvil principalmente a través de dos empresas, la ya mencionada Santana Motor SA, y su filial Santana Motor Andalucía SL. En 1998, registró un volumen de negocios de 59 500 millones de pesetas españolas y de 65 200 millones de pesetas españolas (392 millones de euros) en 1999. El grupo Santana vendió 42 700 vehículos en 1999: 8 400 eran modelos Suzuki (entre éstos el Swift y el Baleno) importados y vendidos en los mercados europeos, y 34 300 vehículos se fabricaron en la planta de Linares, principalmente los modelos 4 × 4 Samurai y Vitara. Santana realiza aproximadamente el 60 % de sus ventas fuera de España, y cuenta con mercados importantes en Francia, Italia y el Reino Unido (datos de 1997).
- (10) En 1998, la empresa elaboró un plan estratégico para el período 1998-2006, cuyos principales objetivos eran:
- permitir a Santana adaptarse a las condiciones de competitividad del sector;
 - elaborar un programa de productos, ventas y producción vinculado a un plan de inversión y financiación coherente;
 - diversificar las actividades de la empresa para hacerla más autónoma;
 - lograr la rentabilidad necesaria, y
 - encontrar un socio de cara a una privatización.

También se fijaron otros objetivos, tales como la conservación de puestos de trabajo.

- (11) El plan estratégico presentado por España preveía el lanzamiento de varios vehículos entre 1998 y 2002, y la modernización y fabricación de nuevos motores (diésel, por ejemplo) para los modelos 4 × 4 de Suzuki y la producción de un nuevo modelo denominado YR 8-Jimny. Asimismo se previeron proyectos independientes de Suzuki, con el desarrollo del PS 10, un vehículo

4 × 4 derivado del antiguo Santana-Land Rover, y la fabricación, bajo licencia de Chatenet, de un cuadriciclo ligero denominado Stella. También se impulsarían las actividades de los proveedores componentes, por ejemplo, la producción de moldes y matrices en un taller especializado. Además se mantendría la estrecha colaboración con Suzuki en la importación y distribución de modelos como el Swift, el Alto, el Wagon R y el Baleno.

- (12) Se habían previsto varias inversiones dentro de este marco general, la mayor de las cuales se denomina «Plan 15 000» e implica inversiones por un total de 13 336 millones de pesetas españolas, distribuidos principalmente a lo largo del período 1998-2002:

(millones de pesetas españolas)	
Proyecto	Importes
Jimny YR 8	9 175
PS 10	2 700
Chatenet — Stella	200
Taller de estampado	100
Modificación de modelos y motores	1 003
Varios	158
Total	13 336

- (13) Además del «Plan 15 000», España comunicó que se invertirían otros 3 500 millones de pesetas españolas en la renovación de algunos modelos durante el período 2003-2006.
- (14) Estas inversiones no implican ningún aumento de la capacidad productiva.
- (15) Para financiar el plan estratégico de la empresa, se han previsto dos medidas:
- una aportación de capital a cargo de Soprea, filial del Instituto de Fomento de Andalucía (IFA) y único accionista de la empresa, y
 - una ayuda regional a la inversión.
- (16) La aportación de capital prevista en el plan estratégico de Santana para 1998-2006 suma un total de 3 900 millones de pesetas españolas concedidos en tres tramos iguales entre 1999 y 2001. El capital lo aportaría en su totalidad Soprea.
- (17) Está previsto que la ayuda regional a Santana se ampare en el Régimen de ayudas a la inversión y a la investigación y desarrollo, aprobado por la Comisión el 13 de marzo de 2000. Las solicitudes iniciales de ayuda se presentaron en abril y julio de 1999 en relación con tres proyectos de inversión dentro del Plan 15 000: Proyecto Jimny, desarrollo del PS 10 y producción del «Chatenet-Stella». En su carta de 24 de mayo de 2000, España declaraba que esta ayuda ascendería a 1 977 millones de pesetas españolas.

(3) Véase la nota 1.

(18) Además, la Junta de Andalucía concedió a Santana una garantía pública individual para cubrir una línea de crédito destinada a la compra de los equipos necesarios para la producción del Jimny. La línea de crédito, concedida a Santana en junio de 1998 por un consorcio de bancos se utilizó para pedir un préstamo de 1 700 millones de pesetas⁽⁴⁾. Las condiciones generales para poder obtener esa línea de crédito eran las siguientes:

- a) duración de los préstamos de siete años;
- b) amortización en el plazo de cuatro años, tras un período de gracia de tres años;
- c) tipo de interés equivalente al MIBOR (en la fecha de cobro de los tramos del préstamo) + 0,175 %.

(19) España considera que estas condiciones son condiciones de mercado. Por otra parte, Santana tiene que pagar un 0,05 % trimestral por la garantía pública, y las autoridades españolas estiman 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. En consecuencia, 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.

(20) En consecuencia, el importe nominal total de la ayuda asciende a 2 034 millones de pesetas españolas [valor actual⁽⁵⁾: 1 675 millones de pesetas españolas].

III. COMENTARIOS DE ESPAÑA

(21) El 25 de septiembre de 2000, las autoridades españolas enviaron sus comentarios respecto a la incoación del procedimiento. Los comentarios han sido tenidos en cuenta por la Comisión.

(22) En sus comentarios, las autoridades españolas afirman primero que la decisión de incoar el procedimiento después de una fase preliminar prolongada retrasó el calendario de inversiones, de forma que hubo que postergar el proyecto PS 10 y no se pudieron realizar las inversiones destinadas a incrementar las compras de componentes en Europa. Se atribuye a estos retrasos, así como a la evolución desfavorable del tipo de cambio yen japonés/euro, los resultados insuficientes de Santana con respecto a los objetivos fijados en el plan estratégico.

(23) Por lo que se refiere a la aportación de capital, las autoridades españolas afirman que la Comisión no había evaluado el contenido del plan estratégico al incoar el procedimiento, sino que se limitó a observar las consecuencias del tipo de cambio yen japonés/euro *a posteriori*,

factor que es externo al plan y sobre el que no tienen ningún control sus autores.

(24) Por lo que se refiere al proyecto PS 10, las autoridades españolas afirman que en la fase preliminar del procedimiento la Comisión no mencionó que la aportación de capital incluyera elementos de ayuda y siempre consideró que la ayuda al proyecto PS 10 era una ayuda compatible.

(25) Por lo que se refiere al proyecto Chatenet-Stella, las autoridades españolas señalan que el cuadríciclo no está sujeto a las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor⁽⁶⁾ (en lo sucesivo «las Directrices sobre vehículos de motor»), puesto que sus características son las de un ciclomotor, según muestra la descripción técnica incluida en el plan estratégico.

(26) Por lo que se refiere a las demás inversiones, las autoridades españolas señalan que la carta de 24 de mayo de 2000 en la que se modificaba la notificación inicial solamente se refería a la inversión en el taller de estampado y no a las demás inversiones.

IV. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

(27) La evaluación de las supuestas medidas de ayuda estudia primero la aportación de capital y luego las medidas regionales.

Aportación de capital

(28) Para determinar si una transacción entre un Estado miembro y una empresa pública constituye una transacción comercial normal o si es enteramente o en parte una ayuda estatal, la Comisión debe basarse en el principio del inversor en una economía de mercado. De acuerdo con este principio, una aportación de capital no implica ayuda estatal cuando se hace en circunstancias que serían aceptables para un inversor privado que actuara en condiciones de mercado normales⁽⁷⁾.

(29) En su sentencia de 21 de marzo de 1991 en el asunto C-305/89: Italia contra Comisión⁽⁸⁾, el Tribunal de Justicia afirmó asimismo que «aun cuando el comportamiento de un inversor privado, al que debe compararse la actuación del inversor público que persigue objetivos de política económica, no debe ser necesariamente el del inversor ordinario que cobra capitales en función de su rentabilidad a un plazo más o menos corto, sí debe ser, por lo menos, el de un *holding* privado o un grupo privado de empresas que persigue una política estructural, global o sectorial, y se guía por perspectivas de rentabilidad a más largo plazo».

⁽⁶⁾ DO C 279 de 15.9.1997, p. 1.

⁽⁷⁾ Véase, por ejemplo: «Comunicación de la Comisión a los Estados miembros — Aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CEE y del artículo 5 de la Directiva 80/723/CEE de la Comisión a las empresas públicas del sector de fabricación» (DO C 307 de 13.11.1993, p. 3).

⁽⁸⁾ Recopilación 1991, p. I-1603.

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ Año de base: 1998; tipo de actualización: 6,20 %.

- (30) La Comisión debe examinar, por lo tanto, si es verosímil que el plan estratégico presentado por Santana conduzca a la rentabilidad de la empresa a largo plazo y si las medidas previstas en el plan estratégico habrían inducido a un inversor privado en una economía de mercado a aportar el capital necesario para su realización.
- (31) La Comisión observa que, dada la dependencia de Santana de las importaciones procedentes de Japón, debe prestarse especial atención a los efectos de las fluctuaciones previsibles del tipo de cambio en los objetivos fijados en el plan estratégico, así como a las posibles medidas para contrarrestar dichas fluctuaciones.
- (32) En su evaluación, la Comisión debe tener en cuenta toda la información pertinente accesible a los inversores privados en el momento en que se tomó la decisión de la aportación de capital. Las autoridades españolas informaron sobre la intención de llevar a cabo dicha aportación en el curso de una reunión celebrada el 13 de abril de 1999 y facilitaron documentos de enero de 1999 en los que se mencionaba la aportación de capital como parte del plan estratégico. Sobre esta base, la Comisión concluye que el inicio de 1999 es el período pertinente a los efectos de la aportación de capital.
- (33) La Comisión observa que la aportación de capital fue aprobada formalmente por los accionistas de Santana el 22 de diciembre de 1999. No obstante, la Comisión no considera esta fecha como la fecha pertinente para la evaluación porque el voto de diciembre de 1999 sólo ratificó una decisión que había sido tomada por Soprea, el accionista único de Santana. Además, la necesidad de notificar la medida a la Comisión influyó probablemente en la fecha real de la ratificación formal de la aportación de capital y, por ello, puede que no represente el calendario que hubiera seguido un inversor privado al decidir invertir.
- (34) Las cuentas anuales de la empresa arrojaron un beneficio neto de 111 millones de pesetas españolas en 1997 y de 3 millones de pesetas españolas en 1998. Sin embargo, los resultados positivos se debieron a beneficios extraordinarios que compensaron las pérdidas de explotación (1 448 millones de pesetas españolas en 1997 y 1 233 millones de pesetas españolas en 1998). El plan estratégico preveía pérdidas de explotación más acusadas en 1999 (3 735 millones de pesetas españolas), una fuerte recuperación en 2000 (pérdidas de 45 millones de pesetas españolas) y que la empresa volvería a ser rentable en 2001, alcanzando unos beneficios de hasta 3 092 millones de pesetas españolas en 2006.
- (35) Entre los factores que permitirían mejorar la rentabilidad se citaba un incremento muy notable de las ventas (de 38 000 vehículos al año en 1998 a unos 60 000 a partir de 2001), la diversificación de la oferta (por ejemplo, con la producción de los nuevos modelos Jimny, PS 10 y Stella), y la menor dependencia de Suzuki (mayor proporción de componentes adquiridos en Europa y producción de los modelos PS 10 y Stella).
- (36) El aumento del volumen de producción se conseguiría con el nuevo modelo Jimny (36 000 unidades al año en 2005 y 2006), el PS 10 (más de 9 000 unidades al año a partir de 2001) y el Stella (3 500 unidades anuales a partir de 2004). Además de su propia producción, Santana importaría y distribuiría alrededor de 13 000 vehículos al año (principalmente los modelos Baleno y Gran Vitara) producidos por Suzuki.
- (37) La Comisión consultó a un experto independiente en el sector del automóvil, el cual consideró que la previsión de ventas del plan estratégico era aceptable y que generaría una rentabilidad satisfactoria a medio plazo. Los expertos consideraron que el mayor factor de riesgo del plan estratégico era el tipo de cambio yen/euro.
- (38) La Comisión observa que la producción de los modelos PS 10 y Stella permitiría cierta autonomía con respecto a Suzuki, aunque la empresa seguiría dependiendo en gran medida de los componentes y productos acabados suministrados por Suzuki. Ello supone que la rentabilidad estaría en buena medida condicionada por los precios de importación, y en especial por las fluctuaciones del yen japonés.
- (39) La Comisión observa que Santana no recurrió a instrumentos financieros para reducir el riesgo ligado a las fluctuaciones del tipo de cambio entre el euro y el yen japonés.
- (40) La Comisión consultó a un experto financiero independiente para evaluar la importancia de la exposición al riesgo monetario de Santana, y cuantificar los costes potenciales que supondría la cobertura de ese riesgo.
- (41) El experto financiero independiente consideró que Santana estaba expuesta al riesgo cambiario. Estimó que otras empresas similares a Santana, en términos de exposición al riesgo monetario, situación, tamaño y experiencia financiera, se cubrirían, normalmente, mediante contratos a plazo sobre divisas o, aunque ello sería menos probable, mediante contratos de opción de compra o venta sobre divisas.
- (42) Los costes ligados a estos contratos financieros no son elevados si se compara con la importancia de la operación que cubren: el coste de los contratos a plazo es bajo y el de los contratos de opción depende del precio de ejercicio que se fije.
- (43) El experto financiero independiente subrayó que los instrumentos financieros mencionados se suelen utilizar para limitar o eliminar a corto plazo el riesgo monetario (hasta un año), pero no pueden eliminar el riesgo monetario a largo plazo que entrañan las actividades de Santana. El experto financiero afirmó que las empresas generalmente no cubren sus posiciones monetarias por períodos muy largos, sino que evalúan la importancia de su exposición al riesgo teniendo en cuenta las perspectivas de rentabilidad que ofrecen sus oportunidades de inversión. De hecho, los inversores invierten con mayor riesgo cuando las perspectivas de rentabilidad son suficientemente buenas.

- (44) Basándose en lo anterior, la Comisión ha analizado si las perspectivas de rentabilidad de Santana eran suficientemente buenas como para compensar el riesgo de cambio al que se enfrentaba. Utilizando las cifras de rentabilidad incluidas en el plan estratégico de enero de 1999, la Comisión calculó que el rendimiento de la inversión esperado por Santana era superior al que otras empresas del sector automovilístico se fijan como objetivo. Estas expectativas de rentabilidad eran a todas luces suficientes para compensar el riesgo superior al que se enfrentaba la empresa.
- (45) La Comisión analizó igualmente el rendimiento de la inversión de Santana utilizando criterios más estrictos de rentabilidad. En primer lugar, la Comisión utilizó las cifras revisadas de beneficios comunicadas en la carta de 24 de mayo de 2000, donde la rentabilidad después de 2003 se reducía para tener en cuenta las inversiones adicionales para nuevos modelos. En segundo lugar, la Comisión excluyó del cálculo de rentabilidad algunas partidas financieras que, aunque correspondían sin duda a la empresa, por su naturaleza, se asemejaban más a partidas extraordinarias que al resultado de las operaciones corrientes. El rendimiento de la inversión resultante de este cálculo era todavía superior al que otras empresas del sector automovilístico se fijan como objetivo.
- (46) En la evaluación de la exposición de Santana al riesgo de cambio, la Comisión tuvo asimismo en cuenta la gestión de las provisiones por parte de la empresa. En efecto, en los años 1997 y 1998 las provisiones para riesgos generales disminuyeron, y los importes se contabilizaron en la cuenta de resultados como beneficios extraordinarios. La Comisión evaluó si dicha gestión de las provisiones podría haber debilitado la posición de Santana en su gestión del riesgo de cambio.
- (47) La Comisión llegó a la conclusión de que, aunque no fuera loable desde el punto de vista de una gestión prudente, la disminución de las provisiones no podía disminuir la exposición de Santana al riesgo de cambio. Ello es así porque las provisiones no eliminan ni reducen el riesgo de cambio sino que sólo anticipan las pérdidas financieras estimadas en las cuentas de la empresa. Por muy elevadas que sean las provisiones, el riesgo nunca se limita a su importe. Por ello, no pueden sustituir los contratos de cobertura del riesgo como instrumento de gestión del riesgo de cambio.
- (48) Habida cuenta de las anteriores consideraciones y de los informes de los expertos independientes en el sector del automóvil y financiero, la Comisión concluye que un inversor en una economía de mercado probablemente habría exigido una gestión más diligente del riesgo monetario a corto plazo, mediante contratos a plazo o contratos de opción sobre divisas. El inversor en una economía de mercado podía haber pedido que se realizaran estos cambios en la política de cobertura de la empresa con un coste reducido para ésta.
- (49) Al mismo tiempo, la Comisión considera que un inversor privado en una economía de mercado hubiera aceptado participar en la aportación de capital, puesto que las perspectivas de rentabilidad del plan estratégico de Santana eran lo suficientemente buenas como para contrarrestar el riesgo a largo plazo derivado de la exposición monetaria de la empresa. En efecto, cuando se decidieron las inversiones a principios de 1999, Santana presentaba bastantes posibilidades de volver a ser rentable a largo plazo, sobre la base de unos pronósticos plausibles en cuanto a la evolución del tipo de cambio yen/euro.
- (50) Por consiguiente, la Comisión considera que Soprea, al suscribir la aportación de capital en favor de su filial Santana, sobre la base del plan estratégico de la empresa, se comportó como un inversor en una economía de mercado. Así pues, la aportación de capital examinada responde al principio del inversor en una economía de mercado y no constituye una ayuda estatal a efectos del apartado 1 del artículo 87.
- (51) Si se considera la evolución posterior a la aportación de capital, la Comisión observa que durante el primer semestre de 1999, el tipo de cambio se mantuvo relativamente estable, a un nivel compatible con los objetivos del plan estratégico. Durante el segundo semestre de 1999 y en el transcurso de 2000, sin embargo, el euro sufrió una depreciación significativa en relación con las principales divisas, incluido el yen japonés.
- (52) Santana decidió una serie de medidas a principios de 2000 para compensar los efectos negativos de la depreciación del euro y las comunicó a la Comisión por carta fechada el 24 de mayo de 2000. A pesar de ello, la depreciación del euro, después de que se hubiera decidido la aportación de capital, tuvo efectos muy negativos para Santana, que no logró alcanzar los objetivos del plan estratégico. Aunque se esperaba cierta volatilidad en los mercados internacionales y una fluctuación del euro, debido en parte a la creación de la moneda única, cuando se elaboró y llevó a cabo el plan estratégico no podía preverse una depreciación tan importante como la que se produjo. Por lo tanto, esto no puede tenerse en cuenta a la hora de determinar si se siguió el principio del inversor en una economía de mercado al ampliar el capital de Santana.

Medidas de ayuda regional

- (53) 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, serían financiadas por el Estado o con fondos estatales. Además, al representar una parte significativa de la financiación del proyecto, amenazan con falsear la competencia dentro la Comunidad, favoreciendo a Santana frente a otras empresas que no reciben ayudas. Por último, Santana opera en el sector del automóvil, y el mercado de los vehículos de motor se caracteriza por un gran volumen de intercambios entre Estados miembros. Está claro que estas medidas constituyen una aplicación individual dentro de un régimen autorizado. Sin embargo, deben ser notificadas, de acuerdo con el apartado 3 del artículo 88 del Tratado, en aplicación de las normas de procedimiento en materia de ayudas estatales.

- (54) El apartado 2 del artículo 87 del Tratado enumera ciertos tipos de ayudas que son compatibles con el mismo. Teniendo en cuenta la naturaleza y el objeto de la ayuda, así como la situación geográfica de la empresa, las letras a), b) y c) no son aplicables al plan en cuestión. El apartado 3 del artículo 87 especifica otras formas de ayuda que pueden considerarse compatibles con el mercado común. La Comisión observa que el proyecto está situado en la región de Andalucía, que puede optar a ayudas, en virtud de la letra a) del apartado 3 del artículo 87, con un límite máximo regional en equivalente neto de subvención del 50 %.
- (55) Para determinar si las medidas propuestas son compatibles con el mercado común, en virtud de las excepciones a que se refieren la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, la Comisión debe comprobar si se cumplen las condiciones previstas en las Directrices sobre vehículos de motor.
- (56) La Comisión observa que la garantía pública se concedió para respaldar un préstamo bancario destinado a financiar las inversiones vinculadas a la producción del modelo Jimny. Por esta razón, la Comisión concluye que la garantía pública debe examinarse como una ayuda a la inversión regional, en el contexto de las ayudas a la inversión.
- (57) La Comisión comprueba en primer lugar si se puede conceder la ayuda regional. Para ello, examina en particular si el inversor tenía 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. Si no existe dentro del grupo ningún otro emplazamiento industrial, nuevo o ya existente, que pueda recibir la inversión propuesta, la empresa se vería 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. No obstante, la Comisión observa que se trata de una opción viable, máxime habida cuenta de los mercados de referencia.
- (58) La Comisión comprueba la admisibilidad de los costes previstos para los elementos móviles del proyecto. La Comisión controla a continuación que la ayuda prevista sea proporcionada a los problemas regionales que pretende resolver. Para ello, suele realizar un análisis coste/beneficio, excepto cuando la intensidad de la ayuda prevista es inferior al límite máximo fijado en las Directrices sobre vehículos de motor.
- (59) La Comisión ha evaluado la compatibilidad de la ayuda regional con el mercado común de cada uno de los proyectos de inversión: el proyecto PS 10, el proyecto Chatenet Stella y los demás proyectos (especialmente, el proyecto Jimny).
- (60) El PS 10 es un vehículo de motor a efectos de las Directrices sobre vehículos de motor. Tras examinar los datos facilitados por las autoridades españolas y visitar la planta, la Comisión ha llegado a la conclusión de que las inversiones para la fabricación del PS 10 son independientes de las demás inversiones contempladas en el plan estratégico.
- (61) El coste total del proyecto es de 2 700 millones de pesetas españolas (16 millones de euros), y la ayuda prevista asciende a 405 millones de pesetas españolas (2,4 millones de euros). Estas cantidades son inferiores a los umbrales por encima de los cuales la notificación es obligatoria en el marco de un régimen autorizado⁽⁹⁾. Por tanto, el proyecto por sí solo no es de notificación obligatoria.
- (62) El proyecto Chatenet-Stella supone una inversión de 200 millones de pesetas españolas (1,2 millones de euros) y consiste en la producción bajo licencia de un cuadriciclo ligero. Tras examinar sus características técnicas⁽¹⁰⁾, la Comisión concluye que el Stella no es un vehículo de motor y por lo tanto no está sujeto a las Directrices sobre vehículos de motor. Por consiguiente, la ayuda destinada a este proyecto debe apreciarse a la luz de las Directrices sobre las ayudas regionales.
- (63) El elemento de ayuda regional del proyecto (0,18 millones de euros) se concedió en el marco de un régimen autorizado y es, por lo tanto, compatible con el mercado común.
- (64) La ayuda regional prevista para los proyectos restantes consiste, en primer lugar, en ayudas a la inversión directa por importe de 1 542 millones de pesetas españolas (valor actual: 1 255 millones de pesetas españolas). En segundo lugar, hay elementos de ayuda estatal en la garantía de préstamo que permitió la compra de equipo de producción para la cadena de montaje del Jimny. De conformidad con el análisis expuesto en la decisión de incoar el procedimiento, la Comisión concluye que Santana podía haber negociado este préstamo sin garantía pública. Sin embargo, la Comisión considera que el 0,05 % trimestral que Santana tiene que pagar por la garantía pública es un precio inferior al precio de mercado. Según la información proporcionada por las autoridades españolas, la Comisión estima que el coste de mercado de una garantía idéntica a la concedida a Santana se sitúa entre el 0,5 % y el 0,8 % anual.

⁽⁹⁾ Los umbrales son de 50 millones de euros por lo que respecta al importe nominal del proyecto de inversión o 5 millones de euros para el importe bruto total de ayudas al proyecto.

⁽¹⁰⁾ Las especificaciones del Stella en cuanto a masa en vacío, potencia de motor y velocidad máxima se ajustan a las características técnicas recogidas en el apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos de motor de dos o tres ruedas (DO L 225 de 10.8.1992, p. 72); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2000/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 106 de 3.5.2000, p. 1).

- (65) 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 por las autoridades españolas en su carta de 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 sobre la base de las condiciones concretas que se obtuvieron en el momento de su concesión.
- (66) Así pues, la ayuda destinada a los otros proyectos asciende en total a 1 312 millones de pesetas españolas en valor actual. Esta ayuda debería haberse notificado a la Comisión de conformidad con el apartado 3 del artículo 88 del Tratado. La garantía pública del préstamo se concedió a Santana en junio de 1998, sin previa autorización por la Comisión, por lo que debe considerarse ilegal.
- (67) En la decisión de incoar el procedimiento, la Comisión ha analizado si el proyecto en cuestión es móvil, teniendo especialmente en cuenta que Santana solamente tiene una fábrica de montaje en Linares. Aunque esta situación no sea única, no es habitual entre los fabricantes de automóviles. De acuerdo con el análisis expuesto en la decisión de incoar el procedimiento, la Comisión considera que el beneficiario de la ayuda es un grupo empresarial integrado por Santana y Suzuki y que este grupo de empresas podía haber elegido otras plantas de Suzuki en el mundo para fabricar estos automóviles y haber suministrado el mercado comunitario mediante importaciones.
- (68) La Comisión concluye, por lo tanto, que el proyecto Jimny es móvil. Las inversiones móviles en cuestión ascienden a 9 175 millones de pesetas españolas (valor actual: 8 213 millones de pesetas españolas). La inversión conexa en el taller de estampado, por importe de 100 millones de pesetas españolas (valor actual: 93 millones de pesetas españolas), debe también considerarse móvil, puesto que se ha demostrado que la empresa podía haber subcontratado esta actividad.
- (69) Las otras inversiones contempladas en el plan estratégico no son móviles. Se trata de las inversiones para la adaptación de modelos y motores (1 003 millones de pesetas españolas), otras actividades (158 millones de pesetas españolas), y una serie de medidas para modernizar los procesos industriales y la gama de productos en el período 2003-2006 (3 500 millones de pesetas españolas). Por consiguiente, estas inversiones no pueden tomarse en consideración para calcular la intensidad de ayuda máxima permitida. A este respecto, cabe señalar que la carta de las autoridades españolas de 24 de mayo de 2000 en la que modificaron la notificación no incluía de hecho estas inversiones en el cómputo de la intensidad de la ayuda.
- (70) Las inversiones móviles (proyecto Jimny y taller de estampado) ascienden en total a 8 306 millones de pesetas españolas en valor actual, mientras que la ayuda total prevista (ayuda regional y garantía bancaria) asciende a 1 312 millones de pesetas españolas en valor actual. Así pues, la intensidad de la ayuda es de 15,8 % equivalente bruto de subvención.
- (71) En cuanto a la 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 correspondientes al período 1994-1999.
- (72) Según el nuevo mapa regional 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 % equivalente neto de subvención para grandes empresas (el 69 % en equivalente bruto de subvención). El antiguo límite era del 60 % equivalente neto de subvención. Esto significa que el umbral por encima del cual debe hacerse un análisis coste/beneficio es del 13,8 % equivalente bruto de subvención.
- (73) La Comisión observa que la intensidad de ayuda del 15,8 % equivalente bruto de subvención, que las autoridades españolas han previsto conceder al proyecto Jimny supera el umbral a partir del cual se requiere un análisis coste/beneficio. Por lo tanto, España aún tendría que demostrar la proporcionalidad de la ayuda mediante un análisis de coste/beneficio.
- (74) En la medida en que el importe total de la ayuda regional concedida a Santana no excede del 13,8 % de la inversión subvencionable, no es necesario un análisis coste/beneficio y la ayuda en cuestión puede considerarse compatible con el mercado común. El importe máximo de ayuda que puede concederse es de 1 146 228 000 pesetas españolas en valor actual. Cualquier ayuda concedida a Santana que supere esta cantidad ha de considerarse incompatible.

V. CONCLUSIONES

- (75) La Comisión considera que España ha ejecutado ilegalmente la ayuda relacionada con la garantía pública sobre un préstamo bancario concedido a Santana por la Junta de Andalucía, en infracción de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado.
- (76) Sin embargo, la Comisión considera que la ayuda regional que España tiene previsto conceder a Santana es parcialmente compatible con el mercado común, con arreglo a la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado por las siguientes razones: la ayuda de 405 millones de pesetas españolas para el proyecto PS 10 no es por sí sola de notificación obligatoria. El proyecto Stella no consiste en la fabricación de un vehículo de motor a efectos de las Directrices sobre vehículos de motor. Puesto que se concede en el marco de un régimen autorizado, la ayuda de 30 millones de pesetas españolas es compatible con el mercado común. La

ayuda al proyecto Jimny es compatible en la medida en que no excede del 13,8 % de la inversión subvencionable de 8 306 millones de pesetas españolas en valor actual (con un tipo de actualización del 6,2 % sobre la base del año 1998). El importe máximo de ayuda que puede concederse es de 1 146 228 000 pesetas españolas en valor actual.

- (77) La aportación de capital de 3 900 millones de pesetas españolas se ha realizado con arreglo al principio del inversor en una economía de mercado, y por lo tanto no es constitutiva de ayuda.
- (78) Cualquier ayuda estatal adicional a los proyectos de inversión en cuestión es incompatible con el mercado común.
- (79) Habida cuenta de las características de los proyectos, la Comisión invita a las autoridades españolas, de conformidad con el apartado 2.3 de las Directrices sobre vehículos de motor, a que le presenten un informe detallado sobre la ejecución del proyecto.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La aportación de capital efectuada por Soprea, filial del Instituto de Fomento de Andalucía (IFA) en Santana Motor SA por un importe de 3 900 millones de pesetas españolas no constituye una ayuda con arreglo al apartado 1 del artículo 87 del Tratado.

La ayuda estatal que España tiene previsto ejecutar en favor de Santana Motor SA en Linares, para los proyectos PS 10 y Stella, es compatible con el mercado común.

La ayuda estatal que España tiene previsto ejecutar en favor de Santana Motor SA en Linares, para el proyecto Jimny y otros proyectos conexos, es compatible con el mercado común a efectos de la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado,

hasta una intensidad máxima del 13,8 % en equivalente bruto de subvención de la inversión subvencionable, que asciende a 8 306 millones de pesetas españolas (actualizadas con un tipo del 6,2 % sobre la base del año 1998).

Por tanto, se autoriza la ejecución de la ayuda, por un importe máximo de 1 146 228 000 pesetas españolas en valor actual (actualizado con un tipo del 6,2 % sobre la base del año 1998).

Artículo 2

Toda ayuda estatal adicional a la ayuda contemplada en el artículo 1 que España tuviese intención de conceder a Santana Motor SA para el proyecto Jimny y otros proyectos conexos será incompatible con el mercado común.

Artículo 3

España informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento a la misma.

Artículo 4

España presentará en diciembre de cada año y hasta que concluya el proyecto, un informe sobre el avance y la ejecución financiera del mismo y sobre el cumplimiento general de las condiciones expuestas en la notificación de la ayuda en cuestión.

Artículo 5

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

Hecho en Bruselas, el 23 de octubre de 2001.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión