

formidad con la cual sus autoridades quieren conceder la ayuda a BVBA DS Profil se considera compatible con el mercado común con arreglo a la letra c) del apartado 3 del artículo 92, la ayuda a la inversión de que se trata podría afectar a los intercambios en forma contraria al interés común, ya que no se ajustaría a las Directrices aplicables al sector de las fibras sintéticas.

Por estas razones, la Comisión ha decidido incoar el procedimiento previsto en el apartado 3 artículo 93 del Tratado CE contra la ayuda propuesta.

Por consiguiente, la Comisión da a su Gobierno la oportunidad de presentar, en el plazo de un mes a partir de la fecha de recepción de la presente carta, cualquier observación o dato complementario relevante en relación con la ayuda propuesta.

La Comisión también desea recordar a su Gobierno el efecto suspensivo del apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE, así como llamar su atención sobre la Comunicación publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* nº C 318 de fecha 24. 11. 1983, página 3, en la que se establece que cualquier ayuda concedida ilegalmente, esto es, sin notificación previa o sin esperar la decisión final de la Comisión, con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE, puede ser objeto de una orden de reembolso por parte del beneficiario. Se solicita a su Gobierno que confirme, en el plazo de 10 días laborables a partir de la recepción de la presente carta, que no se concederá ninguna ayuda que esté comprendida en el procedimiento hasta tanto la Comisión no haya llegado a una decisión final.

A falta de la confirmación solicitada, la Comisión se reserva el derecho de adoptar una decisión en la que se inste a su Gobierno a suspender los pagos (¹).

La Comisión solicita asimismo a su Gobierno que informe a BVBA DS Profil sin demora de la incoación del procedimiento, así como del hecho de que podrían tener que reembolsar con intereses cualquier ayuda ilegal recibida.

Por la presente la Comisión informa a su Gobierno de que publicará esta carta en forma de Comunicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, dando a los demás Estados miembros y a terceros interesados la oportunidad de enviar sus observaciones, así como en el suplemento EEE del Diario Oficial, en el que solicitará a los Estados de la AELC interesados que envíen sus observaciones.»

Por la presente la Comisión emplaza a los demás Estados miembros y terceros interesados a comunicar sus observaciones en el plazo de un mes a partir de la fecha de publicación de la presente Comunicación, remitiéndolas a:

Comisión de las Comunidades Europeas,
Rue de la Loi 200,
B-1049 Bruselas.

Dichas observaciones se comunicarán al Gobierno belga.

(¹) Véase la carta de la Comisión de fecha 4 de marzo de 1991 a los Estados miembros acerca de los procedimientos de notificación de planes de ayuda y procedimientos aplicables cuando la ayuda se concede vulnerando las normas del apartado 3 artículo 93 del Tratado CE.

Autorización de una ayuda estatal de conformidad con los artículos 92 y 93 del Tratado CEE

Asuntos en los que la Comisión no plantea objeciones

(94/C 201/03)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

Resumen de la decisión de la Comisión de autorizar la ayuda que el Gobierno del Reino Unido proyecta conceder a Jaguar Cars Ltd., en apoyo de un proyecto de inversión.

Mediante carta de 4 de febrero de 1994, el Departamento de Comercio e Industria del Gobierno británico informó a la Comisión de su intención de conceder una ayuda estatal, al amparo del Régimen de ayudas regionales selectivas (RSA), aprobado en virtud de la Ley de desarrollo industrial de 1982, a la empresa Jaguar Cars Limited, controlada al 100 % por Ford Motor Company USA, para un proyecto de inversión en la fabricación de la nueva serie de deportivos X100 en las plantas de Jaguar y Ford de Coventry, Birmingham y Merseyside.

Los planes de inversión de Jaguar tienen su origen en la decisión de lanzar una nueva gama de deportivos de lujo, con el nombre de X100, para sustituir a la gama XJS, introducida en 1975, y mejorar así su competitividad en este segmento concreto del mercado. El nuevo

modelo incorporará un motor de mejor rendimiento y emisiones bastante menores.

La producción de la serie X100 se llevará a cabo en dos plantas de Jaguar y otras dos de Ford. De la fabricación de la carrocería y el taller de pintura se ocupará la planta de Jaguar de Castle Bromwich, en Birmingham, a la que se dotará de nuevas instalaciones de fabricación de volumen reducido y bajos costes. El equipamiento y el montaje final se efectuarán en la planta de Browns Lane de Jaguar, en Coventry, en la que se instalará un nuevo equipo único de transporte elevado. La fabricación de los motores se llevará a cabo en la planta de Ford de Bridgend, en Gales, para lo cual se utilizará una nueva instalación de fabricación de motores que incorpora un nuevo equipo de línea de transbordo, automatización del montaje y de las pruebas y un equipo único de revestimiento interno de los cilindros. El estampado se llevará a cabo en la planta de Ford de Halewood, en Liverpool, y se procesará en el taller de prensa existente, que utilizará matrices nuevas y de reserva trasladadas de otros lugares. Las cuatro plantas se encuentran en regiones que pueden recibir ayudas regionales con arreglo a lo dispuesto en

las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92, pero las inversiones en la planta de Bridgend no forman parte del gasto subvencionado.

El proyecto se desarrollará entre 1993 y 1997, con unos costes totales de 187 millones de libras esterlinas, de los cuales 73,3 millones pueden acogerse a ayudas regionales. La inversión en la producción de la serie X100 de Jaguar no traerá consigo un incremento de su capacidad. En cuanto al empleo fijo, el lanzamiento de la serie X100 permitirá asegurar 883 puestos de trabajo para 1998.

La ayuda propuesta para este proyecto será concedida por las autoridades locales en forma de una subvención de 9,4 millones de libras esterlinas, en aplicación de un régimen de ayudas autorizado (Ayuda Regional Selectiva), y un máximo de 1,8 millones en concepto de ayuda de formación no monetaria. La subvención se desembolsará en cuatro tramos entre 1994 y 1996, conforme a los avances que se logren en el proyecto, quedando estipulado que podrá retirarse y exigirse su devolución si no se logran los resultados previstos. La intensidad de la ayuda es del 11,9 % EBS, excluida la ayuda para formación.

La ayuda de 9,4 millones de libras ha de notificarse de conformidad con las Directrices comunitarias sobre ayudas al sector de los vehículos de motor. Dado que existe un comercio intracomunitario considerable de vehículos deportivos de lujo, las ayudas destinadas a cubrir parte de los costes de inversión de la empresa representan una clara amenaza de falseamiento de la competencia entre los fabricantes de vehículos, y afectan al comercio en la Comunidad en el sentido del apartado 1 del artículo 92 CE y el apartado 1 del artículo 62 del Acuerdo EEE.

Los cursos de formación que impartirá el Consejo local de formación y empresa serán exclusivamente cursos generales, no específicos del sector de los vehículos, sobre aspectos profesionales generales que pueden utilizarse en otras empresas o sectores industriales, por lo que la ayuda de formación no monetaria por un importe máximo de 1,8 millones de libras no representa una ayuda en el sentido del apartado 1 del artículo 92 CE y del apartado 1 del artículo 62 del Acuerdo EEE.

Dado que los costes del proyecto exceden de 12 millones de ecus, ha de analizarse la ayuda propuesta de conformidad con las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor, en las que se reconoce que las inversiones en instalaciones de fabricación de vehículos o motores en regiones desfavorecidas pueden representar una valiosa contribución al desarrollo regional.

Las plantas de Jaguar y Ford en las que se efectuará la inversión se encuentran en Birmingham, Coventry (zona intermedia) y Liverpool. Todas estas regiones padecen importantes problemas económicos y sociales, como un nivel de desempleo cada vez más elevado, debido a la recesión en otros sectores, que se agravó durante 1993 por la reducción de plantilla de la fábrica de Leyland DAF en Birmingham y la de British Coal en Coventry.

Se prevé que los planes de inversión propuestos permitirán asegurar 883 puestos de trabajo para 1998. Por consiguiente, el proyecto contribuye considerablemente al mantenimiento del nivel de empleo en regiones caracterizadas por el aumento del desempleo, así como a la superación de obstáculos estructurales. Este proyecto no se

llevaría a cabo si no se concediera la ayuda, con lo que aumentaría la tendencia negativa del desempleo, ya que el principal emplazamiento alternativo considerado por Ford se encuentra en los Estados Unidos. Si no se pusiera en práctica el proyecto X100, es poco probable que Jaguar UK pudiera mantener su viabilidad a largo plazo, ya que tendría pocas perspectivas de asegurar la producción del siguiente modelo Jaguar. La intensidad de esta ayuda está muy por debajo del límite máximo para las ayudas regionales, que es del 30 % ENS en Castle Bromwich y Halewood y del 20 % ENS en Coventry.

No obstante, y como se señala en las Directrices sobre ayudas al sector de los vehículos de motor, a la hora de evaluar las propuestas de concesión de ayudas regionales al sector automovilístico, la Comisión ha de sopesar las ventajas que ofrecen para el desarrollo regional frente a su posible repercusión negativa en el sector en su conjunto, por ejemplo, por crear un exceso de capacidad importante. Así, ha de garantizarse que la ayuda es proporcionada con respecto a los problemas que se pretende resolver, de modo que no dé lugar a un falseamiento injustificado de la competencia.

En cuanto a su probable repercusión en el sector comunitario de los vehículos de motor en su conjunto, ya se ha señalado que la producción de la serie X100 no supondrá un aumento de la capacidad de Jaguar. Por tanto, aunque el mercado automovilístico europeo sufre en la actualidad un importante exceso de capacidad, ha de concluirse que este proyecto no tendrá una repercusión negativa en el sector comunitario en su conjunto ni dará lugar a un exceso de capacidad de producción de vehículos.

La Comisión ha llevado a cabo un análisis comparativo de costes y beneficios del plan de inversión de Jaguar, con el fin de determinar si las ayudas propuestas en aplicación del régimen RSA son proporcionadas en relación con los problemas regionales que se pretende resolver. En primer lugar, se intentaron cuantificar los costes y beneficios adicionales que supondrá para Jaguar la decisión de producir la nueva serie X100 en Birmingham, Coventry y Merseyside, en lugar de en una región central no asistida, para determinar de este modo los obstáculos específicamente regionales que encontrará el inversor. El análisis se centró en los costes de inversión y explotación adicionales durante tres años.

Los resultados del análisis de la Comisión, basado en gran medida en información procedente de Jaguar y facilitada por las autoridades del Reino Unido, indican que los obstáculos regionales netos que supondrá para Jaguar y Ford la decisión de invertir en Castle Bromwich, Browns Lane y Halewood representan el 10,3 % de la inversión subvencionable, conforme a su valor actual. La intensidad de la ayuda propuesta, del 11,9 % EBS, excede de esta cifra en el 1,6 % de la inversión.

No obstante, la Comisión viene defendiendo, en aplicación de las Directrices, que las ayudas no tienen que limitarse estrictamente a cubrir el aumento de los costes netos que supone para el inversor la elección de una región desfavorecida, siempre que la inversión no plantee problemas sectoriales. En estos casos, se puede autorizar una compensación por encima de dichos obstáculos

como incentivo para que se invierta en regiones asistidas, que se denomina ayuda complementaria. Dado que esta inversión no traerá consigo un aumento de la capacidad de producción de vehículos de Jaguar ni plantea problemas sectoriales, la Comisión puede autorizar el importe total de la ayuda regional propuesta, que es de 9,4 millones de libras esterlinas.

Como conclusión, la ayuda regional propuesta por las autoridades del Reino Unido para Jaguar Cars Limited se declara compatible con lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE y en la letra

c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, ya que cumple los requisitos para la concesión de ayudas regionales establecidos en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de vehículos de motor.

Por consiguiente, y de conformidad con lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE y en la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, la Comisión ha decidido no oponerse a la propuesta de las autoridades del Reino Unido de conceder una ayuda regional por valor de 9,4 millones de libras, siempre que se respeten las condiciones notificadas.

Autorización de las ayudas de Estado en el marco de las disposiciones de los artículos 92 y 93 del Tratado CE

Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones

(94/C 201/04)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

Fecha de aprobación: 29. 9. 1993

Estado miembro: Alemania (Baden-Württemberg)

Ayuda nº: N 549/93

Título: Ayuda de salvamento (Aluminium Gießerei Villingen GmbH)

Objetivo de la ayuda: Preservar la viabilidad de la empresa durante el procedimiento de evaluación de la compatibilidad de una ayuda de reestructuración C 29/93 (DO nº C 306 de 12. 11. 1993)

Fundamento legal: Wirtschaftsförderungsprogramm Baden-Württemberg

Presupuesto: Garantía de cobertura de un préstamo en términos comerciales

Duración: Duración del procedimiento C 29/93

Título: Ayuda de asesoramiento

Objetivo de la ayuda: Fomentar el recurso a asesores externos para mejorar los resultados de las empresas (Beneficiarios: Empresas independientes con menos de 500 empleados)

Presupuesto: Aproximadamente, 800 millones de francos franceses (122 millones de ecus) por año

Intensidad: Normalmente, hasta el 50 %, limitación en efectivo

Duración: 5 años 1994-1998

Fecha de aprobación: 16. 3. 1994

Estado miembro: España (País Vasco)

Ayuda nº: N 10/94

Título: Apartado 2 de los artículos 1 y 6 siderurgia CECA y no CECA; apartado 1 del artículo 4 de la Decisión nº 3855/91/CECA de la Comisión y letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE

Objetivo de la ayuda: Adquisición de una participación del 15 % (1 005 millones de pesetas españolas) en el capital social de la nueva empresa GSB (que agrupa a PESA y Aforasa)

Ayudas sociales vinculadas a los cierres (150 millones de pesetas españolas)

Fecha de aprobación: 6. 4. 1994

Estado miembro: Alemania (Antigua RDA: Estado federado de Brandeburgo)

Ayuda nº: N 14/93

Título: Ayudas regionales a la inversión para «TTR Thyssen-Rohstoff-Recycling GmbH», Berlín Oriental

Objetivo de la ayuda: Proyecto de inversión para la creación de una capacidad suplementaria de reciclaje de chatarra

Fundamento legal:

- Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur
- Investitionszulagengesetz

Presupuesto:

- 7 730 000 marcos alemanes
- 2 361 000 marcos alemanes

Duración: *Ad hoc*

Condiciones: Informe anual

Fecha de aprobación: 29. 3. 1994

Estado miembro: Francia

Ayuda nº: N 89/94