

# ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

## DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

Nº 112/99/COL

de 4 de junio de 1999

**por la que se promulgan nuevas Directrices sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor y se modifican por decimoséptima vez las normas de procedimiento y sustantivas aplicables en el ámbito de las ayudas estatales**

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo <sup>(1)</sup> y, en particular, sus artículos 61 a 63,

Visto el Acuerdo entre los Estados miembros de la AELC referente a la creación de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia <sup>(2)</sup> y, en particular, el artículo 1 del Protocolo 3 del mismo,

Considerando que, con arreglo al artículo 24 del Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción, el Órgano de Vigilancia de la AELC es el encargado de aplicar las disposiciones relativas las ayudas de Estado,

Considerando que, con arreglo a la letra b) del apartado 2 del artículo 5 del Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción, el Órgano de Vigilancia de la AELC adoptará comunicaciones y directrices sobre las cuestiones contempladas en el Acuerdo EEE, si dicho Acuerdo o el Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción lo establecen expresamente o si el Órgano de Vigilancia de la AELC lo estima necesario,

Recordando las normas sustantivas y de procedimiento en el ámbito de las ayudas de Estado <sup>(3)</sup> adoptadas el 19 de enero de 1994 por el Órgano de Vigilancia de la AELC <sup>(4)</sup>,

Considerando que, el 15 de julio de 1997, la Comisión Europea decidió proponer a los Estados miembros, como medida apropiada con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 93 del Tratado CE, la introducción de unas nuevas Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor (DO C 279 de 15.9.1997),

Considerando que se deberá mantener una estricta disciplina en lo referente a las ayudas al sector de los vehículos de motor, y que es necesario garantizar una aplicación uniforme de las normas del EEE sobre ayudas estatales en todo el Espacio Económico Europeo,

Considerando que, según el punto II, bajo el encabezamiento «consideraciones generales», incluido al final del anexo XV del Acuerdo EEE, el Órgano de Vigilancia de la AELC deberá adoptar, previa consulta con la Comisión Europea, actos jurídicos correspondientes a los adoptados por esta última, con objeto de mantener unas condiciones de competencia iguales,

Habiendo consultado a la Comisión Europea,

Considerando que el Órgano de Vigilancia de la AELC ha consultado, durante las reuniones multilaterales sobre ayudas estatales celebradas los días 6 de junio y 19 de noviembre de 1997, con los Estados miembros de la AELC la introducción de las nuevas Directrices con arreglo al apartado 1 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción,

Considerando que la renovación de las obligaciones específicas de notificación por parte del sector constituye una medida apropiada con arreglo al apartado 1 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción que requiere el Acuerdo de los Estados miembros de la AELC interesados,

<sup>(1)</sup> Denominado en lo sucesivo «el Acuerdo EEE».

<sup>(2)</sup> Denominado en lo sucesivo «el Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción».

<sup>(3)</sup> Denominadas en lo sucesivo «las Directrices sobre ayudas de Estado».

<sup>(4)</sup> Publicadas inicialmente el DO L 240 de 15.9.1994, y en el suplemento EEE al mismo nº 34 de la misma fecha, última modificación (16ª) adoptada mediante Decisión nº 372/98/COL, de 16 de diciembre de 1998 (publicada en el DO C 111 de 22.4.1999 y en el suplemento EEE del mismo en la misma fecha).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

1. El capítulo 23 de las Directrices sobre ayudas de Estado se sustituirá por el texto recogido en el anexo I de la presente Decisión.
2. El anexo VI de las Directrices sobre ayudas de Estado se sustituirá por el texto incluido en el anexo II de la presente Decisión.
3. Se informará a los Estados miembros de la AELC de la presente Decisión mediante carta, junto con una copia de la Decisión, en la que se incluirán los anexos I y II, y se les solicitará que manifiesten su acuerdo con las nuevas Directrices en el plazo de un mes, en la medida en que constituyen medidas apropiadas a tenor del apartado 1 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción.
4. La presente Decisión, incluidos los anexos I y II, se publicará en la sección EEE del *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* y en suplemento EEE de dicho diario.
5. El texto de la presente Decisión en lengua inglesa será auténtica.

Hecho en Bruselas, el 4 de junio de 1999.

*Por el Órgano de Vigilancia de la AELC*

Knut ALMESTAD

*Presidente*

---

## ANEXO I

## «23. AYUDAS ESTATALES AL SECTOR DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR (1)

23.1. *Necesidad y alcance de las Directrices*a) **Antecedentes**

- (1) Debido a su gran importancia en los ámbitos del empleo, el comercio y la evolución tecnológica, se suele considerar que el de los vehículos de motor es un sector estratégico. Durante las décadas de los años setenta y ochenta, los Gobiernos de varios Estados europeos efectuaron grandes inyecciones de ayuda con objeto de garantizar la modernización y el desarrollo, incluso a veces la supervivencia, de su industria automovilística nacional (2). Estas prácticas dieron origen a una carrera de subvenciones entre Estados y desembocó en ciertos falseamientos de la competencia. Fruto de ello, la Comisión Europea estableció en 1989 unas Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor (3) (denominadas en lo sucesivo "las Directrices"), con el doble objetivo de garantizar la transparencia de los flujos de ayuda e imponer una disciplina estricta para la concesión de la misma, con vistas a limitar al máximo las distorsiones de la competencia en este sector de la industria comunitaria. En aquel momento, el sector de los vehículos de motor no experimentaba en Europa un exceso de capacidad productiva; sin embargo, el comercio intracomunitario de vehículos y motores era muy importante, convirtiendo a este sector en un sector sensible. Tras la entrada en vigor del Acuerdo EEE, el Órgano de Vigilancia de la AELC adoptó una normativa similar (4).
- (2) Las Directrices se adoptaron como medidas apropiadas basándose en el apartado 1 del artículo 93 del Tratado CE, que tras su modificación ha pasado a ser el apartado 1 del artículo 88, por un período de tres años (5), al término del cual la Comisión había de examinar su alcance y utilidad. En diciembre de 1990, la Comisión decidió renovarlas comprometiéndose a revisarlas al cabo de dos años. En diciembre de 1992, la Comisión decidió no modificarlas y prorrogarlas hasta una nueva evaluación. A raíz de un recurso presentado por España, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas manifestó en su sentencia en el asunto C-135/93 (6), que dicha prórroga debía entenderse como limitada hasta el próximo examen de las Directrices, previsto en este caso a más tardar para el 31 de diciembre de 1994. Habida cuenta de esta sentencia, el 5 de julio de 1995, la Comisión propuso a los Estados miembros la reintroducción de las Directrices a más tardar el 1 de enero de 1996 como medida apropiada, incluyendo algunas modificaciones tales como la revalorización del umbral de notificación, que pasaba a situarse en 17 millones de ecus. Asimismo, la Comisión informaba a los Estados miembros de que se reservaba el derecho a examinar de nuevo las Directrices y, en su caso, a revisarlas o suprimirlas, transcurridos dos años, en función de la evolución de unas eventuales directrices horizontales (véanse las normas del capítulo 26 de las presentes Directrices) (7).
- (3) Durante 1996, la Comisión realizó un estudio pormenorizado de las Directrices con ayuda de empresas consultoras independientes, llegando a la conclusión de que eran eficaces en términos generales y recomendando ciertos ajustes referentes, en particular, a los umbrales de notificación, la definición del sector y las modalidades de ejecución del análisis coste/beneficio. En 1997, la Comisión, basándose en estos trabajos, decidió establecer unas nuevas Directrices también en forma de medida apropiada con arreglo al apartado 1 del artículo 93 del Tratado CE.

b) **Marco general**

- (4) La industria automovilística continúa teniendo una importancia capital para la economía del EEE. Según los expertos, de cada puesto de trabajo en el sector dependen a su vez otros diez puestos en total. Esta industria ocupa, directa o indirectamente, a cerca del 10 % de la población activa del EEE. Además, el sector se caracteriza por una mundialización acelerada de sus mercados. Los constructores europeos y sus proveedores de componentes deben hacer frente a un número cada vez mayor de competidores en sus mercados tradicionales. Por este motivo, tratan de conservar o incrementar sus implantaciones comerciales en los principales sectores de exportación, recurriendo a menudo a la creación de centros locales de producción en Europa Central, Asia o América del Sur.
- (5) Sin embargo, desde 1993 la tasa de utilización de la capacidad de producción de la mayor parte de los grandes fabricantes europeos es inferior al 80 % (8). Es harto improbable que esta tasa mejore significativamente a medio plazo (9), en un momento en que la industria automovilística se hallará en un contexto general de escaso crecimiento en un mercado maduro y de carácter cíclico.

(1) El presente capítulo corresponde a las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor (DO C 279 de 15.9.1997).

(2) De 1977 a 1987, las ayudas estatales al sector de los vehículos de motor en la Comunidad, consistentes en lo fundamental en inyecciones de capital y amplias condonaciones de deudas, rondaron los 26 000 millones de ecus. Entre 1989, año en que entraron en vigor las Directrices, y julio de 1996, la Comisión aprobó ayudas a este sector por un importe de 5 400 millones de ecus.

(3) DO C 123 de 18.5.1989, p. 3.

(4) Capítulo 23 de las Directrices sobre ayudas de Estado adoptado el 19 de enero de 1994 (DO L 231 y Suplemento EEE del DO n° 32 de 3.9.1994).

(5) La aplicación de las Directrices se pospuso durante los seis primeros meses de 1989 a la espera de su aprobación por diez Estados miembros, hasta enero de 1990 a la espera de la aprobación por parte de España y hasta mayo de ese mismo año a la espera de la aprobación de Alemania; estas dos últimas se opusieron inicialmente a la aplicación de las Directrices.

(6) Sentencia de 29 de junio de 1995 en el asunto C-135/93: España contra Comisión (Recopilación 1995, p. I-1651).

(7) El 25 de abril de 1997, en el asunto C-292/95: España contra Comisión el Tribunal de Justicia anuló la decisión de la Comisión de julio de 1995 por la que se renovaban, con efectos retroactivos a 1 de enero de 1995, las Directrices de 31 de diciembre de 1995 a la espera de la reintroducción de las Directrices por un período de dos años de 1 de enero de 1996 a 31 de diciembre de 1997.

(8) Comunicación de la Comisión de 10 de julio de 1996 relativa a la industria automovilística europea [COM (96) 327 final].

(9) Un estudio realizado durante la primera mitad de 1996 entre todos los fabricantes de vehículos del EEE reveló que la tasa de utilización de la capacidad de producción en 1995 fue de 71 %, es decir, una capacidad instalada para 18,1 millones de vehículos frente a una producción anual de 12,9 millones de vehículos.

- (6) En los últimos años la industria europea ha progresado considerablemente, por ejemplo en lo que respecta al incremento de la productividad y a la calidad de fabricación, acercándose así a los niveles mundiales más altos. No obstante, los esfuerzos para superar el retraso con respecto a los fabricantes japoneses o a los estadounidenses exigen un mayor fomento de las inversiones inmateriales, especialmente en I + D y formación, así como el desarrollo de la cooperación industrial, la modernización de la función de los poderes públicos, la creación de un entorno económico estable y propicio y la garantía de una competencia efectiva <sup>(10)</sup>. La adaptación de las Directrices a las nuevas condiciones económicas se inscribe plenamente en el ámbito de esta perspectiva.
- (7) Por lo tanto, basándose en el apartado 1 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción, el Órgano ha decidido proponer a los Estados miembros de la AELC que notifiquen previamente, en virtud del apartado 3 del artículo 1 de dicho Protocolo, los casos más significativos de ayuda al sector de los vehículos de motor a partir del 1 de septiembre de 1999 con arreglo a las normas que a continuación se establecen.

### 23.2. Normas sobre notificación

#### 23.2.1. Definición del sector

- (1) Se entenderá por "sector de los vehículos de motor", el desarrollo, fabricación y montaje de "vehículos automóviles", de "motores" para los vehículos automóviles y de "módulos o subsistemas" para estos vehículos o motores, ya sea directamente por un constructor o por un "fabricante de componentes de primer orden", y en este último caso únicamente en el marco de un "proyecto global".
  - a) *Vehículos automóviles*
  - (2) Se entenderá por "vehículos automóviles" los coches particulares, furgonetas, camionetas, camiones, vehículos de tracción para uso en carretera, autobuses, autocares y demás vehículos industriales. Quedan excluidos los vehículos de competición, los vehículos destinados a ser utilizados fuera de la red de carreteras (por ejemplo, en la nieve o en campos de golf), las motocicletas, los remolques, los tractores agrícolas y forestales, las caravanas, los vehículos destinados a usos especiales (por ejemplo, vehículos de lucha contra incendios o coches-taller), los volquetes, las carretillas automóviles (por ejemplo, las carretillas elevadoras, las carretillas puente y las transportadoras) y los vehículos militares destinados a los ejércitos.
    - b) *Motores para vehículos automóviles*
    - (3) Se entenderá por "motores para vehículos automóviles" los motores de compresión o de explosión, los motores eléctricos, de turbina, de gas, híbridos y otros destinados a los vehículos automóviles.
      - c) *Módulos y subsistemas*
      - (4) Se entenderá por "módulo o subsistema" un conjunto de componentes primarios, destinado a un vehículo automóvil o a un motor, producido, ensamblado o montado por un fabricante de componentes de primer orden y suministrado mediante un pedido de suministro informatizado o producción ajustada.
      - (5) Los servicios logísticos de abastecimiento y almacenamiento, así como la subcontratación de operaciones coherentes (como la pintura de subconjuntos) que intervienen en la cadena de producción se asimilarán a los módulos o subsistemas.
        - d) *Fabricantes de componentes de primer orden*
        - (6) Se entenderá por "fabricante de componentes de primer orden" un proveedor, independiente o no de un constructor, que participa en el estudio y desarrollo <sup>(11)</sup> y que, durante las fases de fabricación o montaje, fabrica, monta y/o suministra a un industrial del sector de los vehículos de motor subsistemas o módulos. Este socio industrial suele estar vinculado al constructor mediante un contrato cuya duración es similar al ciclo de la vida del modelo (por ejemplo, hasta una remodelación del mismo). Un fabricante de componentes de primer orden puede también prestar servicios, especialmente de carácter logístico, tales como la gestión de un centro de suministro.
          - e) *Proyecto global*
          - (7) Un constructor puede integrar en el mismo lugar de la inversión o en uno o varios polos industriales situados en cierta proximidad geográfica <sup>(12)</sup> uno o varios proyectos de fabricantes de componentes de primer orden destinados a garantizarle el suministro de módulos o subsistemas para los vehículos o motores a los que corresponde su proyecto. Se entenderá por "proyecto global" el conjunto de estos proyectos.
          - (8) El proyecto global tendrá una duración equivalente a la del proyecto de inversión del constructor de vehículos de motor.
          - (9) Para que la inversión de un fabricante de componentes de primer orden pueda integrarse en la definición de un proyecto global, será necesario que al menos la mitad de la producción resultante de esta inversión se entregue al constructor en la fábrica de que se trate.

#### 23.2.2. Ayudas que deben notificarse

- (1) La notificación previa de las ayudas previstas por los Estados miembros de la AELC tiene por objeto permitir al Órgano de Vigilancia verificar de la mejor manera posible la compatibilidad de las ayudas previstas en el sector de los vehículos de motor con las normas de competencia del Acuerdo EEE.

<sup>(10)</sup> Véase la nota 8.

<sup>(11)</sup> Los estudios y el desarrollo de los productos suelen efectuarse en el banco de pruebas del fabricante.

<sup>(12)</sup> Esta proximidad podría manifestarse, entre otras cosas, mediante la existencia de un vínculo fijo (por ejemplo, cintas transportadoras automatizadas) que permita el suministro directo de los módulos a la fábrica de vehículos de motor.

a) *Ayudas en virtud de un régimen autorizado*

- (2) Todas las ayudas que los poderes públicos prevean conceder a un proyecto individual o a un proyecto global, en virtud de regímenes de ayuda autorizados, en beneficio de una o varias empresas que ejerzan su actividad o actividades en sector de los vehículos de motor deberán notificarse antes de su concesión con arreglo al apartado 3 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción, siempre que se supere por lo menos uno de los dos umbrales siguientes:
- el importe nominal del proyecto de inversión <sup>(13)</sup> [coste total del proyecto <sup>(14)</sup>]: igual a 50 millones de euros, o
  - el importe bruto total de las ayudas estatales <sup>(15)</sup>, independientemente de su forma y su objetivo, para los proyectos cuyo importe sea igual a 5 millones de euros.
- (3) Posteriormente, el Órgano de Vigilancia analizará los proyectos del constructor y de cada fabricante de componentes de primer orden para determinar la compatibilidad en cada una de las ayudas propuestas.

b) *Ayudas específicas*

- (4) Todas las ayudas que los poderes públicos prevean conceder al margen de un régimen autorizado en beneficio de una o varias empresas que ejerzan su actividad en el sector de los vehículos de motor deberán notificarse antes de su concesión con arreglo al apartado 3 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción, salvo si cumplen la norma *de minimis* relativa a las ayudas estatales establecida en el capítulo 12 de las presentes Directrices.

c) *Ayudas de salvamento y reestructuración de empresas en crisis*

- (5) Todas las ayudas de salvamento y de reestructuración que los poderes públicos prevean conceder en beneficio de una o varias empresas que ejerzan su actividad en el sector de los vehículos de motor deberán notificarse antes de su concesión con arreglo al apartado 3 del Artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción, salvo si cumplen la norma *de minimis* relativa a las ayudas de Estado establecida en el capítulo 12 de las presentes Directrices.

d) *Presentación de la notificación*

- (6) Las ayudas estatales que deban notificarse a tenor de la obligación establecida en las presentes normas lo serán mediante un formulario especial. Dado que la lengua de trabajo del Órgano de Vigilancia de la AELC es el inglés, se deberá utilizar la versión en lengua inglesa del formulario que figura en las Directrices comunitarias, impreso en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* C 279 de 15.9.1997, pp. 17-44 <sup>(16)</sup>, junto con el formulario adecuado que se solicitará a la Dirección de la Competencia y Ayudas Estatales del Órgano de Vigilancia de la AELC.
- (7) Los Estados miembros de la AELC suministrarán toda la información que consideren necesaria para corroborar y completar los formularios de notificación. En el caso concreto de las ayudas regionales, los estudios sobre la elección definitiva del lugar de implantación deberán suministrarse cuando estén disponibles.

**23.2.3. Control y evaluación a posteriori**

- (1) En su decisión, el Órgano de Vigilancia podrá exigir que se realicen operaciones de control y una evaluación *a posteriori* de las ayudas concedidas, variando los detalles en función de cada caso concreto y del efecto potencial de falseamiento del mercado.
- (2) En todo caso, deberá enviarse al Órgano de Vigilancia una copia del contrato final de ayuda suscrito entre el Estado de la AELC y la empresa beneficiaria tan pronto como haya sido firmado por ambas partes.
- (3) Para poder controlar el cumplimiento de la decisión del Órgano de Vigilancia, los Estados miembros de la AELC, en colaboración con las empresas beneficiarias de las ayudas, deberán proporcionar, durante las principales etapas del proyecto, una nota de seguimiento de los pagos de las subvenciones o una copia del informe intermedio de ejecución del contrato de ayuda y, posteriormente, un informe final en el que consten los objetivos en cuanto a plazos, inversiones y observancia de las condiciones específicas establecidas por el Estado de la AELC y los logros alcanzados al término del proyecto.

**23.2.4. Informe anual**

- (1) Los Estados miembros de la AELC deberán presentar al Órgano de Vigilancia un informe anual que contenga información sobre todas las ayudas concedidas, cualquiera que sea su forma, durante el año transcurrido, a las empresas del sector de los vehículos de motor. Las ayudas no sujetas a la obligación de notificación deberán mencionarse también en el informe anual.

<sup>(13)</sup> Se entiende normalmente por "proyecto de inversión" cualquier inversión de una empresa para adquirir activos nuevos necesarios para la creación, ampliación, modernización o racionalización de instalaciones de producción en un enclave industrial determinado. Un proyecto de inversión no podrá fraccionarse artificialmente en varios subproyectos y/o en varios ejercicios presupuestarios con objeto de eludir la obligación de notificación.

<sup>(14)</sup> El coste total del proyecto se define como el importe total de los gastos efectuados por una empresa para adquirir, en virtud de un proyecto de inversión, nuevos inmovilizados materiales e inmateriales que se amortizarán durante su vida útil o se arrendarán. Por lo tanto, este coste es igual al importe del capital invertido en el proyecto. El coste del proyecto puede ser diferente del coste subvencionable mediante ayudas estatales (véase el punto 23.3.2.10).

<sup>(15)</sup> El importe bruto total de las ayudas estatales se obtiene sumando las subvenciones y los equivalentes de subvención de las ayudas previstas; si éstas se conceden libres de impuestos, se transformarán en equivalente bruto teniendo en cuenta la repercusión fiscal, siempre que sea posible.

<sup>(16)</sup> A este efecto, la palabra "Comisión" equivaldrá a "Órgano de Vigilancia de la AELC" y la expresión "Estado miembro" significará "Estado de la AELC".

- (2) Los informes anuales deberán enviarse antes del 1 de abril del año siguiente al de referencia en el formulario indicado en el anexo VII de las presentes Directrices.

#### 23.2.5. Entrada en vigor y período de validez

- (1) Las presentes Directrices entrarán en vigor el 1 de septiembre de 1999; las Directrices anteriores servirán de base para el examen de los proyectos de ayuda notificados hasta dicha fecha.
- (2) Las presentes Directrices serán aplicables durante un período de dos años. Antes de que concluya dicho período, el Órgano de Vigilancia examinará su posible prórroga, especialmente teniendo en cuenta la evolución de las directrices multisectoriales establecidas en el capítulo 26 de las presentes Directrices.

#### 23.3. Normas generales para el examen de las ayudas

- (1) La evaluación de las ayudas ha de tomar en consideración factores generales de orden económico e industrial, así como consideraciones específicas del sector y de la empresa, sin olvidar los aspectos regionales, medioambientales y sociales. No obstante, el Órgano de Vigilancia no trata de imponer una estrategia industrial al sector; es preferible que ésta sea definida dentro del sector y del mercado. El propósito del Órgano de Vigilancia es velar por que los fabricantes del EEE pertenecientes al sector trabajen en un clima de competencia leal; para ello, el Órgano de Vigilancia pretende limitar las distorsiones de la competencia causadas por las ayudas y mantener un entorno competitivo, lo que conduce al incremento de la competitividad y productividad del sector.
- (2) A este respecto, los criterios en los que se basará el Órgano de Vigilancia al examinar las ayudas variarán en función de los objetivos que persigue cada una de ellas. No obstante, el Órgano de Vigilancia velará siempre por que las ayudas concedidas sean a la vez proporcionales a la importancia de los problemas que se pretende resolver y necesarias para la realización del proyecto. El respeto de estos dos criterios de proporcionalidad y necesidad es imprescindible para que el Órgano de Vigilancia autorice la concesión de una ayuda estatal en el sector de los vehículos de motor. La evaluación de las distintas ayudas que se describen a continuación dependerá directamente de la observancia de dichos criterios.
- (3) La notificación de un proyecto puede contener ayudas de distinto tipo; cada una de las ayudas previstas se analizará con arreglo a sus modalidades propias de evaluación.

##### 23.3.1. Ayudas de salvamento y reestructuración de empresas en crisis

- (1) Las ayudas de salvamento y de reestructuración se evaluarán a la luz de los criterios contenidos en las Directrices relativas a dichas ayudas establecidas en el capítulo 16, sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 23.3.1.2. El Órgano de Vigilancia velará especialmente por que las ayudas de reestructuración, al igual que las de salvamento, en principio no sean necesarias más que una sola vez.
- (2) Teniendo en cuenta la persistencia del exceso de capacidad estructural del sector de los vehículos de motor a medio plazo, el Órgano de Vigilancia impondrá la prohibición de utilizar las ayudas estatales destinadas al incremento neto de la capacidad de producción. Además, el Órgano de Vigilancia exigirá por lo general que se reduzcan las capacidades instaladas. El Órgano de Vigilancia considera necesario que la reducción de la capacidad de producción sea proporcional a la intensidad de la ayuda, evaluada con arreglo a la relación "ayudas/costes de reestructuración".

##### 23.3.2. Ayudas de carácter regional

- (1) El sector de los vehículos de motor puede obtener ayudas regionales destinadas a crear nuevas instalaciones o a ampliar las ya existentes en zonas asistidas del EEE, aportando una contribución valiosa al desarrollo regional al crear o conservar puestos de trabajo, con frecuencia altamente cualificados, y al producir efectos indirectos significativos.
- (2) Mediante la notificación previa, el Órgano de Vigilancia puede comparar las ventajas desde el punto de vista del desarrollo regional con los eventuales efectos perjudiciales para el conjunto del sector. Esta comparación, realizada a través del análisis coste/beneficio, no tiene por objeto negar la contribución esencial de las ayudas regionales a la cohesión en el EEE, sino garantizar que se tienen en cuenta otros elementos de interés para las partes contratantes del EEE, tales como el desarrollo y la competitividad general del sector en Europa y el respeto de una competencia leal.
  - a) Necesidad de la ayuda
- (3) Para demostrar la necesidad de una ayuda regional, la empresa beneficiaria <sup>(17)</sup> debe demostrar claramente que cuenta con una alternativa viable económicamente para la implantación de su proyecto o de una o varias partes del mismo. En efecto, si ningún emplazamiento industrial del grupo, nuevo o ya existente, pudiera acoger la inversión de que se trate, la empresa se vería obligada a llevar a cabo su proyecto en la única instalación disponible, incluso careciendo de ayuda.

<sup>(17)</sup> El proyecto de un fabricante de componentes de primer orden, proveedor de un módulo o subsistema, en el marco de un proyecto global, vinculado directamente a la inversión móvil de un constructor, se considerará también móvil por definición. Cabe señalar que el proyecto de un fabricante de componentes de primer orden puede ser móvil aunque no lo sea el constructor; en este caso, el fabricante de componentes de primer orden deberá demostrarlo al Órgano de Vigilancia.

- (4) La existencia de esta alternativa viable define la "movilidad" del proyecto. Para demostrar esta movilidad, el inversor <sup>(18)</sup> puede, en caso necesario, basarse en los estudios que haya realizado con objeto de determinar el lugar definitivo de instalación. El emplazamiento alternativo no tiene por qué hallarse en el EEE. No obstante, el Órgano de Vigilancia controlará las posibilidades reales de la alternativa, teniendo especialmente en cuenta los mercados pertinentes.
- (5) Por consiguiente, para poder autorizar una ayuda regional, el Órgano de Vigilancia estudiará el carácter de movilidad geográfica del proyecto notificado tras haber comprobado que la región de destino puede recibir ayudas con arreglo a la legislación del EEE. No podrá autorizarse ninguna ayuda regional destinada a un proyecto o a partes del mismo que no sean móviles desde el punto de vista geográfico.
- (6) En su demostración de la movilidad de un proyecto, cuando el emplazamiento alternativo no se halle en el EEE, o en los países de Europa Central y Oriental, el inversor deberá probar en particular mediante un estudio de localización que ha previsto al menos una implantación viable económicamente en el EEE o en uno de los países de Europa Central y Oriental, distinta de la elegida. En ausencia de ello, el emplazamiento escogido se considerará por definición el mejor. Por consiguiente, sólo podrán autorizarse las ayudas regionales cuya intensidad no supere el umbral [definido en la letra c) del punto 23.3.2] por debajo del cual no es necesario efectuar un análisis coste/beneficio.
- (7) No se autorizarán en el sector de los vehículos de motor las ayudas regionales para modernización o racionalización, que no suelen ser móviles (véase el punto 23.3.7).
- (8) Habida cuenta de las características de la actividad industrial en el sector de los vehículos de motor, sucede a veces que se procede a desmantelar líneas enteras de producción que han quedado obsoletas. Estas medidas, excepcionales por su propia naturaleza, pueden contener un factor de movilidad en el sentido de que la empresa suele encontrarse ante la siguiente disyuntiva: o bien adaptar el emplazamiento existente o bien cerrarlo y crear en otro lugar una nueva instalación productiva mediante una ampliación o la instalación en una zona nueva ("greenfield"). Este cambio radical de las estructuras de producción en el emplazamiento antiguo, tal y como se describe anteriormente, se denomina "transformación" <sup>(19)</sup> y podrá ser objeto de ayudas regionales.
- (9) Por último, la transformación difiere de la reestructuración, ya que ésta se dirige a empresas con dificultades financieras.
  - b) *Costes subvencionables*
- (10) El Órgano de Vigilancia examinará si los costes previstos para los elementos móviles del proyecto son o no subvencionables; los costes subvencionables serán definidos por el régimen regional aplicable en la región asistida de que se trate.
  - c) *Proporcionalidad de la ayuda*
- (11) El Órgano de Vigilancia velará por que la medida de ayuda prevista para los elementos subvencionables móviles del proyecto sea proporcional a los problemas regionales a cuya resolución debe contribuir. Por este motivo, se utilizará el método del análisis coste/beneficio. En aras de la transparencia, se adjunta a los formularios de notificación de ayuda al sector de los vehículos de motor un ejemplar de las fichas estándar de notificación del análisis coste/beneficio (véase el punto 23.2.2.6). El método de análisis coste/beneficio se describe en el anexo VI.
- (12) Hasta la fecha en que el Órgano de Vigilancia apruebe los mapas regionales en función de las nuevas Directrices regionales, aprobación prevista en principio para el 1 de enero de 2000, cuando la intensidad de la ayuda regional prevista resulte igual o inferior al 10 % <sup>(20)</sup> del límite máximo regional, el Órgano de Vigilancia no estimará necesario el análisis coste/beneficio. Este criterio se ha adoptado al considerar que un proyecto móvil situado en una región asistida siempre tiene sus desventajas. Pasada dicha fecha, y en la medida en que los nuevos mapas regionales fijen límites reducidos, la intensidad mínima a partir de la cual será necesario realizar el análisis coste/beneficio se establecerá en el 20 % del nuevo límite máximo regional.
- (13) El análisis coste/beneficio comparará, por lo que respecta a los elementos móviles, los costes que deberá sufragar el inversor para llevar a cabo su proyecto en la región de que se trate con los que le corresponderían para un proyecto idéntico en una localización alternativa, lo cual permite determinar las desventajas específicas de la región asistida. El Órgano de Vigilancia autorizará las ayudas regionales hasta el límite de las desventajas regionales derivadas de la inversión en el lugar objeto de la comparación.
- (14) En el análisis coste/beneficio, el lugar objeto de la comparación debe hallarse en el EEE o en los países de Europa Central y Oriental cuando el objeto de la inversión sea la producción de vehículos o elementos de vehículos destinada en su mayoría a los mercados europeos <sup>(21)</sup>.

<sup>(18)</sup> La movilidad no siempre es suficiente para demostrar por sí sola la necesidad de una ayuda; por ejemplo, el emplazamiento elegido puede ofrecer ventajas netas desde el punto de vista de la competencia en comparación con la alternativa propuesta por el inversor.

<sup>(19)</sup> Una transformación supone el desmantelamiento completo de las antiguas líneas de chapistería (vehículos de motor) o de mecanización (motores), así como, al mismo tiempo, el de las líneas de ensamblado final de la fábrica, y la instalación de nuevas líneas de chapistería o mecanización y de ensamblado final en una estructura global de producción manifiestamente distinta de la anterior.

<sup>(20)</sup> Véase el expediente de ayuda del asunto Ford Bridgend (N 781/96) (DO C 139 de 6.5.1997, p. 4).

<sup>(21)</sup> El estudio de la movilidad de la inversión y el análisis coste/beneficio pueden efectuarse en otros emplazamientos alternativos diferentes.

- (15) Si el lugar de comparación del análisis coste/beneficio se halla en otra zona asistida según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, o en el apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE, la eventual diferencia de los tipos de ayuda regional no constituirá ni una ventaja ni una desventaja a efectos del análisis coste/beneficio, sino que se considerará neutra por definición.
- (16) Según se indica en la letra d) del punto 2.2.2 ("Presentación de la notificación") de las presentes Directrices, los estudios sobre la elección definitiva del lugar de implantación deberán suministrarse al Órgano de Vigilancia cuando estén disponibles, con objeto de facilitar la tramitación del caso y acelerar el plazo de la decisión.
- (17) La evaluación de las desventajas operativas abarcará un período de tres años para los proyectos de ampliación, y de cinco años para las nuevas implantaciones en zonas nuevas ("greenfield"). El Órgano de Vigilancia estima que estos períodos corresponden por lo general al tiempo necesario para superar las dificultades de la puesta en marcha y alcanzar un nivel normal de producción en ambos casos.
- (18) Se entenderá por "nueva implantación" una ubicación nueva que todavía no ha sido acondicionada. Debido a ello, la empresa ha de hacer frente, en comparación con la ampliación de una fábrica ya existente, a los siguientes problemas específicos: falta de infraestructura adecuada, de una logística organizada, de mano de obra formada para las necesidades concretas de la empresa y de una estructura de subcontratistas. Sin embargo, si estos servicios pueden ser asumidos por una unidad perteneciente al mismo grupo y situada en las cercanías, el proyecto se considerará, de conformidad con la Decisión 96/666/CE de la Comisión <sup>(22)</sup>, como ampliación si se ha construido en una zona nueva ("greenfield").
- (19) En un proyecto global, los fabricantes de componentes de primer orden pueden beneficiarse del mismo porcentaje de desventaja regional que resulte del análisis coste/beneficio que el constructor de vehículos de motor, sin necesidad de aplicarles un análisis coste/beneficio individual. En cambio, si un fabricante de componentes de primer orden que participa en un proyecto global estima que se ve afectado por desventajas regionales específicas que le permiten obtener una intensidad de ayuda superior, podrá solicitar un análisis coste/beneficio específico cuyo resultado se le aplicará sea cual fuere este último.

d) *Análisis de los efectos sobre el sector y sobre los competidores*

- (20) Teniendo en cuenta el carácter sensible del sector de los vehículos de motor, el Órgano de Vigilancia estudiará los efectos de cada proyecto de inversión sobre la competencia, especialmente desde el punto de vista de la variación de las capacidades de producción <sup>(23)</sup> del grupo de que se trate en el mercado pertinente <sup>(24)</sup>.
- (21) Por este motivo se realizará un ajuste ("top-up") con arreglo a las modalidades siguientes:

Incidencia sobre los competidores	Ajuste	
	Regiones de la letra a) del apartado 3 del artículo 61	Regiones de la letra c) del apartado 3 del artículo 61
Mínima	+ 4	+ 2
Media	+ 2	+ 1
Elevada	- 1	- 2

- (22) El ajuste se expresa en cantidad de puntos que se restan o suman a la intensidad autorizada a tenor del análisis coste/beneficio.
- (23) Una incidencia elevada sobre el sector significa que la relación entre la capacidad del grupo tras la inversión [C(f)] y la capacidad del mismo antes de la inversión [C(i)] es superior o igual a 1,01.
- (24) Una incidencia media significa que  $0,99 < C(f)/C(i) < 1,01$  o que se crea un nuevo segmento en el mercado de referencia.
- (25) Una incidencia mínima significa que  $C(f)/C(i)$  es inferior o igual a 0,99.
- (26) La distinción entre las regiones de la letra a) y de la letra c) del apartado 3 del artículo 61 es necesaria para recoger mejor las dificultades peculiares de cada tipo de región e incrementar el efecto incentivador de la ayuda regional para los inversores.

<sup>(22)</sup> DO L 308 de 29.11.1996, p. 46.

<sup>(23)</sup> Debido al exceso de capacidad estructural del sector.

<sup>(24)</sup> El mercado de productos de referencia engloba los productos (eventualmente los servicios) a que se refiere el proyecto de inversión, así como los productos de sustitución posibles desde el punto de vista del consumidor (debido a las características de los productos, su precio y el uso que se propone hacer del mismo) y del productor (gracias a la flexibilidad de las instalaciones de producción). El mercado geográfico de referencia abarca, en principio, el EEE y los países de Europa Central y Oriental.

e) *Determinación de la intensidad de la ayuda*

- (27) La ayuda autorizada, expresada en equivalente bruto de subvención, no puede en ningún caso superar la suma de los importes determinados en las etapas de las letras a) a d) (movilidad, inversiones subvencionables, determinación de las posibles desventajas regionales, ajuste eventual) y actualizados y expresados normalmente en porcentajes de las inversiones subvencionables para poderlos comparar al equivalente bruto de subvención de la región asistida. La ayuda debe ser siempre igual o inferior al límite regional aplicable al tipo de empresa de que se trate.

**23.3.3. Ayudas de investigación y desarrollo**

- (1) El enjuiciamiento de las ayudas de I + D se realizará ateniéndose a las normas correspondientes recogidas en el capítulo 14.
- (2) Además, el Órgano de Vigilancia analiza pormenorizadamente el reparto de costes entre las distintas categorías de I + D; el inversor debe establecer una distinción clara entre, por una parte, la investigación industrial y las auténticas actividades de desarrollo precompetitivas y, por otra, la introducción de nuevas tecnologías mediante inversiones productivas o de desarrollo competitivo.

**23.3.4. Ayudas a la innovación**

- (1) Por "innovación" se entiende el desarrollo y la industrialización en el EEE y en los países de Europa Central y Oriental de productos o procesos auténtica y sustancialmente nuevos, es decir, nunca utilizados o comercializados por otros operadores del sector. Toda verdadera innovación contiene un elemento de riesgo de fracaso cuyo grado se tiene en cuenta en el enjuiciamiento de la intensidad de la ayuda prevista realizado por el Órgano de Vigilancia.
- (2) Por lo general, el sector europeo de los vehículos de motor debe mejorar su competitividad respecto a sus competidores norteamericanos, japoneses y coreanos. Para ello debe, por ejemplo, incrementar su capacidad innovadora con objeto de recortar su desventaja tecnológica e industrial <sup>(25)</sup>.
- (3) Las ayudas a la inversión con fines de innovación sólo podrán autorizarse en casos debidamente justificados, como incentivos a la asunción de riesgos industriales o tecnológicos.
- (4) La intensidad máxima de este tipo de ayudas es del 10 % de los costes subvencionables, que son los correspondientes a inversiones y actividades de ingeniería relacionadas directa y exclusivamente con la parte innovadora del proyecto.
- (5) Un proyecto innovador sólo puede corresponder a una localización <sup>(26)</sup> de un mismo grupo del sector. La dispersión del proyecto entre varias fábricas no podrá recibir ayuda. No se autoriza ayuda alguna a las partes del proyecto ejecutadas en otras sucursales de un grupo.

**23.3.5. Ayudas para la protección del medio ambiente y el ahorro energético**

- (1) Las ayudas destinadas a luchar contra la contaminación en general, es decir, las concedidas con arreglo a las Directrices sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente (capítulo 15) podrán considerarse compatibles.
- (2) Cabe señalar que las citadas Directrices suponen complejas evaluaciones técnicas, por ejemplo, del análisis de los sobrecostes "ecológicos" soportados por el inversor. Además, al evaluar la ayuda compatible, el Órgano de Vigilancia estudia en detalle las economías de costes, energía, materias primas y demás realizadas por el inversor gracias a los elementos de protección medioambiental de su proyecto.

**23.3.6. Ayudas para la formación profesional**

- (1) El Órgano de Vigilancia adopta por lo general una posición favorable a los programas de formación, reciclaje y reconversión. Estas ayudas estatales deberán ser analizadas para garantizar que no sirven exclusivamente para reducir los costes que las empresas deberían soportar en condiciones normales.
- (2) El Órgano de Vigilancia adoptará en breve unas Directrices sobre ayudas de formación que se aplicarán también al sector de los vehículos de motor.

**23.3.7. Ayudas para modernización y racionalización**

- (1) La modernización y racionalización son necesarias para mantener la competitividad de las empresas en un mercado mundial. Sin embargo, suponen un importante riesgo de falseamiento de la competencia y deben financiarse por lo general con fondos propios de la empresa.

<sup>(25)</sup> Cabe ilustrar esta desventaja considerando el tiempo medio de construcción de un vehículo: 25 horas en Europa, 22 en América del Norte y 16 horas en Japón [COM (96) 327 final].

<sup>(26)</sup> O a un pequeño número de instalaciones en caso de que se realicen en ellas distintos subproyectos complementarios.

- (2) Si una empresa que compite en un mercado internacional no puede financiar por sí sola sus actividades de modernización y racionalización, su capacidad de hacer frente a la competencia y su viabilidad acabarán desapareciendo. Por lo tanto, no se podrá conceder a una empresa del sector de los vehículos de motor ninguna ayuda destinada a la modernización y racionalización.

#### 23.3.8. Ayudas de funcionamiento

- (1) Las ayudas de funcionamiento falsean la competencia de forma duradera en sectores tales como el de los vehículos de motor. Por este motivo, el Órgano de Vigilancia no autorizará ayuda alguna de funcionamiento, ni siquiera en zonas asistidas. Además, basándose en el apartado 1 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción, el Órgano de Vigilancia propondrá a los Estados de la AELC que conceden actualmente este tipo de ayuda con arreglo a regímenes existentes que supriman gradualmente las ayudas de funcionamiento que beneficien a una o varias empresas del sector de los vehículos de motor.»
-

## ANEXO II

## «ANEXO VI

**ANÁLISIS COSTE/BENEFICIO DE LOS PROYECTOS DE AYUDA EN EL SECTOR DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR**

## 1. AYUDAS REGIONALES Y FALSEAMIENTO DE LA COMPETENCIA

**1.1. Repercusiones para el sector**

A la hora de evaluar los proyectos de concesión de ayuda regional al sector del automóvil presentados por los Estados de la AELC, las Directrices correspondientes establecen que el Órgano de Vigilancia sopesa los beneficios para el desarrollo regional y las posibles repercusiones adversas para el sector, como puede ser la creación de un importante exceso de capacidad.

Además, dado el carácter sensible del sector de los vehículos automóviles y el fuerte riesgo de que se falsee injustificadamente la competencia, es necesario asegurarse de que la ayuda regional guarda proporción con los problemas regionales que trata de solucionar.

El Órgano de Vigilancia ha fijado un límite de ayuda para cada una de las regiones a las que es de aplicación lo dispuesto en las letras a) o c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE. No obstante, aun cuando el límite máximo de ayuda regional aplicable a la zona en la que se vaya a realizar el proyecto sea superior a la intensidad de la ayuda prevista en favor de una empresa de automóviles, si el nivel de la ayuda supera las desventajas reales en materia de costes a las que habrá de hacer frente la empresa en esa zona asistida, esta empresa disfrutará de una ventaja competitiva en relación con aquellas que no reciban ayudas.

El riesgo de falseamiento injustificado de la competencia es particularmente elevado en el sector de la automoción, ya que el grado de mundialización y el exceso de capacidad estructural que afecta a la mayor parte de los fabricantes conducen a una fuerte competencia en materia de precios. Esta fuerte competencia reduce los márgenes de beneficios, lo que, a su vez, obliga al sector a reducir constantemente los costes. En consecuencia, toda compensación excesiva de las desventajas regionales puede tener efectos desfavorables sobre los competidores que no reciben ayudas. El riesgo de falseamiento indebido de la competencia es también elevado ya que, debido a las empresas multinacionales de automóviles, existe una competencia entre los Estados miembros y las regiones para la localización de los proyectos de inversión a gran escala. Por tanto, existe una tendencia a conceder ayudas desproporcionadas a tales proyectos. Esta puja puede incluir no sólo ayudas regionales, sino también otras ayudas horizontales, ayudas específicas y medidas generales.

Por consiguiente, al someter a un riguroso análisis todos los casos de ayudas regionales, el Órgano de Vigilancia pretende limitar tales ayudas a lo estrictamente necesario para influir en la localización de los proyectos económicamente viables de la industria del automóvil, y evitar así un falseamiento injustificado de la competencia.

**1.2. Equilibrio: método de evaluación**

Al evaluar la propuesta de un Estado de la AELC de conceder ayuda regional a un fabricante de automóviles para un proyecto importante y móvil de inversión, el Órgano de Vigilancia calcula hasta qué punto la ayuda regional guarda relación con las desventajas estructurales a las que se enfrenta un inversor en la zona asistida. Para realizar este cálculo, viene optando desde 1990 por un método denominado "análisis coste/beneficio", que se basa en el estudio de la Unidad de investigación de la industria del automóvil titulado "The effect of different state aid measures on intra-Community competition" y publicado en 1990<sup>(1)</sup>.

El Órgano de Vigilancia se pone deliberadamente en el lugar del inversor privado al calcular los costes o beneficios asociados a una determinada ubicación. Al comparar los costes de inversión y explotación de la ubicación elegida en la zona asistida con los de la mejor ubicación alternativa, el Órgano de Vigilancia puede determinar tales costes y beneficios. A continuación se puede comparar el valor actual del coste adicional neto calculado del emplazamiento regional con el valor actual de la ayuda regional prevista. El saldo entre los valores expresados en porcentaje de la inversión subvencionable da lugar a un estudio de impacto sectorial del proyecto considerado.

## 2. ANÁLISIS COSTE/BENEFICIO Y PLANTEAMIENTO DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA

**2.1. ¿Qué es el análisis coste/beneficio?**

En términos generales, el análisis coste/beneficio (ACB) es un método para evaluar la pertinencia de un proyecto, sopesando sus beneficios y sus costes. Los resultados pueden expresarse de distintas maneras, entre las que se incluye la tasa interna de rendimiento, el valor actual neto y la relación coste/beneficio. Al amparo de una serie de planteamientos prácticos basados en el principio de la actuación racional de un inversor privado en condiciones de mercado, el ACB ha hallado una gran aceptación entre las empresas privadas y los organismos públicos en la evaluación de los principales proyectos de inversión.

<sup>(1)</sup> Publicado por la Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas con el ISBN 92-826-0381-4.

## 2.2. Planteamiento del Órgano de Vigilancia

El planteamiento del Órgano de Vigilancia consiste en utilizar una variante del modelo de ACB para obtener una estimación del coste adicional neto que resulta de la decisión de una empresa de automóviles de localizar un proyecto de inversión móvil en una determinada zona asistida, en lugar de hacerlo en la mejor ubicación alternativa <sup>(1)</sup>.

En primer lugar, debe comprobarse la movilidad del proyecto. El grupo fabricante de automóviles al que está previsto conceder la ayuda debe demostrar de forma clara y convincente que existe una ubicación alternativa económicamente viable para su proyecto. Éste es obviamente el caso de los proyectos de nueva creación y de los proyectos de expansión que no suponen una sustitución de instalaciones ya existentes.

Cabe señalar que, si la empresa no cuenta con ninguna posibilidad viable de llevar a cabo el proyecto en otro emplazamiento, nuevo o ya existente, debido a limitaciones de carácter industrial, la concesión de ayuda regional para respaldar la ubicación elegida no se justifica, puesto que tal ayuda no es, en absoluto, necesaria: el grupo fabricante de automóviles realizará, de todas formas, el proyecto en el único lugar posible. Los proyectos de inversión sin movilidad se centran en alguno de los siguientes objetivos: modernización, racionalización o sustitución.

Sin embargo, con ocasión de una renovación total de modelos (con o sin incidencia en la capacidad productiva de la planta) que suponga el desmantelamiento de todas las líneas de producción antiguas y su sustitución por otras nuevas, la empresa puede aducir argumentos en favor de la movilidad. En tales casos, la empresa puede tratar de cerrar la planta y transferir la producción a otro lugar. La reforma radical de la planta existente se denomina "transformación" <sup>(2)</sup> y puede justificar la concesión de ayuda regional. Una transformación puede incrementar o reducir la capacidad global de la planta. En general, la alternativa de una transformación suele ser la ampliación de otra planta existente o la realización de un proyecto de nueva creación.

La existencia de una "alternativa viable" determina el carácter "móvil" del proyecto. La "movilidad" ha de ser demostrada por la empresa a partir de los estudios de emplazamiento realizados con vistas a examinar distintas ubicaciones alternativas y proponer la más ventajosa de todas ellas. Es importante señalar que el emplazamiento más interesante puede estar situado fuera de el EEE. En cualquier caso, el Órgano de Vigilancia comprueba si se justifica objetivamente la elección del emplazamiento alternativo, prestando especial atención a los mercados en los que la empresa tiene puestas sus miras al realizar su inversión.

En conclusión, para evaluar un proyecto de concesión de ayuda regional, el Órgano de Vigilancia examina la movilidad geográfica real del proyecto notificado. No puede aprobarse ninguna ayuda regional en favor de un proyecto que no es necesario debido a su falta de movilidad, es decir, cuando la empresa no cuenta con ninguna posibilidad real de ubicar el proyecto en otro lugar.

El estudio de emplazamiento llevado a cabo por el inversor o por cuenta del mismo proporcionará, en principio, toda la información necesaria para cumplimentar los formularios de costes y beneficios. Asimismo, debe facilitarse al Órgano de Vigilancia una copia del informe inicial. En principio, todas las partidas en las que existan diferencias de costes <sup>(3)</sup> entre los dos emplazamientos examinados pueden ser incluidas en el análisis del Órgano de Vigilancia. Únicamente se consideran excepciones y quedan descartadas las desventajas por las cuales se concederá una ayuda específica con una finalidad distinta (por ejemplo, formación). Otra diferencia puede ser el número de años incluidos en el ACB, en relación con el cual el Órgano de Vigilancia ha optado por un período uniforme de tres y cinco años (véase el punto 3.3).

El ACB permite calcular el coste adicional neto vinculado a la ubicación de la planta en una zona asistida en comparación con el mejor emplazamiento alternativo. La proporción entre el valor actual de dicho coste adicional neto y el valor actual de la inversión subvencionable se denomina "índice de desventaja regional".

## 2.3. Análisis de incidencia en el mercado

A fin de determinar el impacto de la ayuda regional sobre los competidores, el Órgano de Vigilancia comenzará por definir el mercado de productos de referencia a escala europea para el proyecto considerado, teniendo en cuenta la sustituibilidad de la oferta y la demanda que registra el sector. Si existe una fuerte sustituibilidad entre distintos segmentos o nichos del mercado, el Órgano de Vigilancia los agregará para llegar al mercado de referencia. Así, por ejemplo, en los turismos el Órgano de Vigilancia no suele establecer ninguna distinción entre la mayoría de los segmentos del mercado, a menos que el vehículo se diferencie lo suficiente por su uso y su modo de producción (por ejemplo, vehículos todo terreno).

Como la mayor parte de los fabricantes de vehículos fabrican sus propios motores, el Órgano de Vigilancia ha venido considerando que el mercado de referencia en lo que respecta a la fabricación de motores por parte de una empresa de automóviles es el mercado de los vehículos a los que se destinan los motores. No obstante, en lo referente a los sistemas o módulos de componentes, que actualmente entran también en el ámbito de aplicación de las Directrices, el Órgano de Vigilancia opina que existe un mercado independiente para cada uno de tales módulos. De hecho, un fabricante de automóviles sólo decidirá fabricar (o seguir fabricando) por sí mismo un determinado módulo tras cotejar su rentabilidad con la posibilidad de subcontratar la fabricación de tal módulo.

<sup>(1)</sup> Hasta la revisión de las Directrices, la ubicación alternativa tenía que ser, en todos los casos, la mejor ubicación posible del mismo proyecto en una zona no asistida. Si la empresa no contemplaba tal opción, se invitaba a la misma a seleccionar tal emplazamiento.

<sup>(2)</sup> Este concepto de transformación es distinto del de reestructuración, que se reserva a las empresas en crisis o a emplazamientos que se habrían de cerrar si no se llevara a cabo el proyecto de inversión.

<sup>(3)</sup> Las diferencias entre los impuestos de sociedades no se consideran un elemento de coste.

En caso de notificación de un proyecto global que incluya tanto la fabricación de vehículos o motores como la de los correspondientes módulos, el Órgano de Vigilancia definirá el mercado de referencia como la combinación del mercado de vehículos y los mercados de los diferentes módulos.

El efecto de la ayuda regional se evaluará minuciosamente y se clasificará en función de tres categorías, a saber, incidencia mínima, media o alta para los competidores en el mercado de referencia. Este análisis estará estrechamente vinculado a las variaciones en la capacidad y la cuota de mercado originadas por el proyecto.

El exceso de capacidad estructural que padece actualmente la industria de vehículos automóviles en el EEE ha llevado al Órgano de Vigilancia a adoptar un planteamiento más estricto frente a las ayudas estatales para proyectos que contribuyen a agravar el problema, con independencia de que estén ubicados en zonas asistidas o no. Por este motivo, el "índice de desventaja regional" puede modificarse, añadiendo o restando del mismo algunos puntos porcentuales ("ajuste regional").

El concepto de exceso de capacidad, su verificación dentro de un determinado grupo y el "ajuste regional" se presentan con mayor detenimiento en el punto 3.4.

#### 2.4. Estudio pericial y confidencialidad

Tanto la existencia de un emplazamiento alternativo viable como el cálculo de los costes y beneficios adicionales son objeto de un estudio pericial independiente.

Dado que los resultados del ACB dependen de los datos facilitados por la propia empresa beneficiaria, el Órgano de Vigilancia recurre a un estudio pericial independiente para comprobar tales datos. El Órgano de Vigilancia contrata a una empresa consultora con experiencia en el sector de la automoción, la cual se selecciona a través de un sistema de licitación, con arreglo a los procedimientos de contratación pública del Órgano de Vigilancia.

La mayor parte de la información y de los datos técnicos facilitados al Órgano de Vigilancia por el fabricante de automóviles beneficiario en marco del ACB están estrictamente sujetos al requisito de confidencialidad. El ACB utiliza información pormenorizada sobre los costes de inversión y explotación del proyecto y otros datos confidenciales acerca de los planes de la empresa en materia de ventas, producción y capacidad, datos todos ellos que pueden estar sujetos al secreto comercial protegido por la ley. La empresa consultora contratada por el Órgano de Vigilancia está obligada por las disposiciones contractuales a no divulgar cualquier información, exponiéndose a elevadas multas y sanciones en tal eventualidad. El Órgano de Vigilancia puede, asimismo, garantizar a la empresa beneficiaria que los documentos con la mención "confidencial" no serán divulgados.

### 3. EXPLICACIÓN DEL MÉTODO

#### 3.1. El objetivo regional frente a otros objetivos del proyecto de ayuda

Antes de iniciar el análisis, es importante determinar si el proyecto tiene exclusivamente un objetivo regional o si incluye asimismo otros objetivos susceptibles de ayuda con arreglo a las Directrices. Si el proyecto puede ser asimismo objeto de ayuda en virtud de otros objetivos (medioambiental, I + D, formación), será importante cerciorarse de que el gasto subvencionable y el ACB no los tienen en cuenta, puesto que dichos objetivos se financiarán con otras ayudas. En el caso de la innovación, resulta algo diferente cuando está vinculada a la inversión. No obstante, el gasto podrá ser subvencionado en virtud de criterios regionales y de innovación.

#### 3.2. Comparación: ubicación alternativa del proyecto

El Órgano de Vigilancia examina atentamente la planta alternativa del proyecto, que constituye un elemento clave del análisis y que, al igual que el resto de la información o datos técnicos remitidos por la empresa, puede ser puesta en tela de juicio por los expertos técnicos:

- en principio, se solicita a la empresa que facilite copia íntegra del estudio de emplazamiento del proyecto, que aportará pruebas sobre las ubicaciones alternativas que se han barajado antes de optar por la planta seleccionada,
- cuando no disponga de un estudio completo, la empresa <sup>(1)</sup> deberá aportar pruebas suficientes para demostrar que ha buscado activamente un emplazamiento alternativo que, a corto plazo, hubiera resultado más rentable desde el punto de vista de los costes, pero que finalmente no ha sido elegido por diversas razones. En ese caso, los expertos del Órgano de Vigilancia tendrán que comprobar la veracidad de estas pruebas.

En el ACB del Órgano de Vigilancia, el emplazamiento alternativo o de referencia está situado, en principio, dentro del EEE o en los países de Europa Central y Oriental, cuando la inversión tiene como finalidad la producción de vehículos o componentes destinados, en gran medida, a los mercados europeos <sup>(2)</sup>. En los casos excepcionales en que la empresa se limite a comparar un emplazamiento europeo con otro fuera de Europa a partir del cual importaría los vehículos, el ACB se efectuará tomando como referencia un supuesto emplazamiento alternativo. Cuando la empresa pueda demostrar que más de la mitad de su producción está destinada a la venta fuera de Europa, la planta alternativa de referencia para el ACB podrá estar situada fuera de Europa.

<sup>(1)</sup> Normalmente, los fabricantes de componentes que fueran a establecerse en las proximidades de una planta de fabricación de vehículos de motor no habrían elaborado un estudio de este tipo. Su emplazamiento alternativo es, por ello, el mismo que el del fabricante de vehículos. Por otro lado, un ensamblador de automóviles que haya competido con otros emplazamientos no tendrá acceso al estudio de emplazamiento elaborado por la empresa de fabricación de vehículos.

<sup>(2)</sup> El estudio sobre la movilidad de la inversión y el ACB pueden llevarse a cabo tomando como referencia distintos emplazamientos alternativos.

Si el emplazamiento alternativo señalado por la empresa está situado en otra zona asistida del EEE cubierta por la excepción prevista en el apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE o en el apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, la posible diferencia entre los respectivos límites máximos de ayuda no constituirá ni una ventaja ni un inconveniente para la realización del ACB, puesto que se considera indiferente para el resultado final del análisis.

### 3.3. Factores que han de tomarse en consideración <sup>(1)</sup>

Como ya se ha explicado anteriormente, el Órgano de Vigilancia y los expertos técnicos de sus servicios proceden a la comprobación y validación de la información y datos técnicos remitidos por la empresa. Estos datos generales de referencia (tasa de inflación, salarios medios en el sector en los diferentes países, etc.) se contrastan con los datos estadísticos generales disponibles a escala del EEE.

El ACB examina las diferencias de los costes de inversión y de los posibles costes de explotación en que se ha incurrido durante tres años, en las plantas ya existentes, y durante cinco años en los proyectos de nueva creación, a partir del primer año de fabricación de nuevos vehículos y motores, tanto en la planta situada en una zona asistida como en la planta alternativa de referencia.

Cabe señalar que la expresión "proyecto de nueva creación" define las plantas totalmente nuevas en una zona en la que el fabricante se implanta asimismo por primera vez. Este tipo de proyecto exige, entre otros factores, el desarrollo de infraestructuras básicas, la instalación de servicios logísticos, la contratación y formación intensiva de mano de obra nueva, así como la organización de una red de proveedores. En caso de que todas estas actividades queden garantizadas por otra unidad de producción del mismo grupo empresarial ya implantada en las proximidades, el proyecto se considerará una ampliación de las instalaciones existentes, aunque esté situado en una zona totalmente nueva <sup>(2)</sup>.

Los períodos de tres y cinco años han sido fijados siguiendo las recomendaciones de los expertos, que los consideran los más adecuados para recuperar los costes iniciales, en función de la naturaleza del proyecto: la ampliación o la transformación de una instalación ya existente exige, por regla general, un plazo más breve para alcanzar la plena producción que la creación de una nueva planta, en la que el proceso de aprendizaje es más lento.

El Órgano de Vigilancia espera que la empresa demuestre que las desventajas de explotación netas van reduciéndose con el paso del tiempo y que, por lo tanto, la elección del lugar de implantación, determinada normalmente por las ventajas comparativas a largo plazo del lugar elegido por el inversor frente a posibles emplazamientos alternativos, está objetivamente justificada.

El ACB toma en consideración los factores siguientes:

#### — Diferencias en los costes de inversión

Los diferentes costes de inversión adicionales <sup>(3)</sup> en los que incurre el grupo fabricante de automóviles dependiendo del lugar en que esté ubicada cada una de las plantas deben examinarse detalladamente. El análisis tendrá en cuenta, como mínimo, cinco categorías de costes: compra de terrenos, edificios e infraestructura, maquinaria y equipo, herramientas y moldes, y utillaje de proveedores. Pueden identificarse asimismo otras categorías correspondientes a los activos que se depreciarán a lo largo de su ciclo de vida. El fabricante de automóviles deberá explicar al Órgano de Vigilancia estas diferencias de costes, presentándole toda la documentación de que disponga (incluidos los proyectos técnicos de la planta antes y después de la inversión).

El análisis de los diferentes costes de inversión de las dos plantas objeto de comparación suele requerir una inspección sobre el terreno de los expertos del Órgano de Vigilancia. El examen de estos elementos es también un factor fundamental para detectar los estrangulamientos de capacidades que se producen en la planta beneficiaria de la subvención en los casos en que pueda producirse un incremento de la capacidad de producción.

El análisis de las desventajas de la inversión muestra si la ubicación en una zona asistida supone una ventaja o un inconveniente para la empresa, habida cuenta de los costes mayores o menores en los que se habría incurrido al realizar la inversión en la planta alternativa, en comparación con el coste de la inversión en dicha zona asistida.

#### — Diferencias en los costes de explotación

También habrá que examinar pormenorizadamente las diferencias existentes entre los costes de explotación correspondientes a los primeros tres o cinco años de plena producción. En los documentos de apoyo que se remitan deberá establecerse una distinción entre las diferencias de costes normales o permanentes y las diferencias de costes iniciales para cada categoría. Estos datos deberán expresarse en la moneda del Estado de la AELC que conceda la ayuda (habrá que adjuntar asimismo previsiones sobre los tipos de cambio), en precios corrientes para los años anteriores y en precios constantes para los futuros. Los factores que generalmente se toman en consideración son los siguientes:

coste de la mano de obra: diferencias en la masa salarial de la producción al nivel de productividad más elevado, que puede desglosarse en escala de salarios, horas trabajadas y mano de obra,

componentes y materiales: diferencias en los costes de los componentes y suministros, teniendo en cuenta las políticas de los proveedores locales, las políticas centrales de compra, etc.,

<sup>(1)</sup> Esta sección será más comprensible si se compara con los formularios ACB que figuran en el formulario de notificación citado en la sección 5 siguiente.

<sup>(2)</sup> Decisión 96/666/CE de la Comisión (DO L 308 de 29.11.1996, p. 46).

<sup>(3)</sup> Los costes de inversión pueden ser superiores a la inversión subvencionable, que queda definida por el régimen de ayuda regional aplicable en el caso concreto.

almacenamiento de existencias: diferencias en los costes de financiación del almacenamiento de existencias, tanto materias primas como productos acabados, derivadas de la elección de uno u otro lugar de ubicación (es decir, diferencias expresadas en número de días de almacenamiento de las existencias en la fábrica o en los medios de transporte),

transporte: diferencias en los costes a los que tiene que hacer frente la empresa de fabricación de automóviles debido a la localización periférica de la planta regional, tanto por lo que respecta al transporte de materias primas como de productos acabados, en función de las diversas distancias y de los costes unitarios de transporte,

otras desventajas de explotación: diferencias en los costes de diversos servicios públicos y garantías.

#### 3.4. Resultado final del análisis coste/beneficio: "índice de desventaja regional" frente a "intensidad de la ayuda"

Aplicando el modelo de ACB se obtiene el coste incremental neto entre ambos lugares de implantación. El valor nominal deberá actualizarse aplicando el tipo de referencia del Estado de la AELC interesado vigente en el momento de iniciarse el proyecto. Cuando las desventajas de explotación se expresen en precios constantes, el valor nominal de dichas desventajas se actualizará aplicando el tipo de interés real, que equivale al tipo de referencia menos la tasa de inflación del país en cuestión.

El Órgano de Vigilancia examina asimismo la correcta aplicación de las Directrices sobre ayudas regionales en el cálculo del gasto subvencionable. La "intensidad de la ayuda" de referencia que determina la decisión del Órgano de Vigilancia sobre el proyecto de ayuda es el índice entre el flujo de ayuda actualizado y el flujo de inversión subvencionable actualizado aplicando el tipo de referencia. Esta intensidad de la ayuda se expresa en equivalente bruto de subvención.

El "índice de desventaja regional" se obtiene dividiendo el valor actual del coste marginal neto por el valor actual de la inversión susceptible de ayuda.

Este "índice de desventaja regional" se compara con la "intensidad de la ayuda" expresada en equivalente bruto de subvención incluida en la propuesta del Estado de la AELC. De la comparación de ambos índices, se pueden extraer las siguientes propuestas iniciales:

- si la intensidad de la ayuda se sitúa bastante por debajo del índice de desventaja regional, puede considerarse que la empresa de fabricación de automóviles no recibirá un volumen de ayuda injustificado: la ayuda servirá para compensar en cierta medida las desventajas financieras derivadas de la elección de esa zona geográfica,
- si la intensidad de la ayuda es notablemente superior al índice de desventaja regional, podría asumirse en este punto del análisis que la empresa de fabricación de automóviles podría recibir un volumen de ayuda injustificado: la ayuda podría servir para compensar en exceso las desventajas financieras derivadas de la elección de esa zona geográfica,
- si la intensidad de la ayuda es parecida al índice de desventaja regional, el análisis de incidencia en el mercado determinará si la propuesta es aceptable.

#### 3.5. Análisis de incidencia en el mercado: "ajuste regional" ("top-up")

Habida cuenta de la situación de exceso de capacidad por la que atraviesa en la actualidad el sector europeo de fabricación de automóviles, el Órgano de Vigilancia, a la hora de evaluar los casos de ayuda regional en este sector, pone un énfasis especial en la determinación de la capacidad de producción del fabricante de automóviles <sup>(1)</sup> beneficiario de la ayuda "antes" y "después" de la inversión, así como del segmento del mercado de vehículos que se verá afectado como consecuencia de la adopción del proyecto de ayuda.

Las propuestas de ayuda en favor de inversiones que puedan agravar el problema de exceso de capacidad del sector pueden modularse mediante la reducción del índice de desventaja regional en dos puntos; como consecuencia de este ajuste, el Órgano de Vigilancia podría verse obligado a incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo sobre vigilancia y jurisdicción, aun cuando la ayuda propuesta no lleve aparejada una compensación excesiva de la desventaja regional.

A la inversa, un proyecto que contribuya a la mejora global de la situación de exceso de capacidad que sufre el sector podrá beneficiarse de un aumento de hasta cuatro puntos (en las zonas asistidas) del índice de desventaja regional calculado mediante el método de ACB.

El ajuste regional es el siguiente:

Incidencia sobre los competidores	Ajuste	
	Regiones de la letra a) del apartado 3 del artículo 61	Regiones de la letra c) del apartado 3 del artículo 61
Mínima	+ 4	+ 2
Media	+ 2	+ 1
Elevada	- 1	- 2

<sup>(1)</sup> Cuando se trate de módulos de componentes, el Órgano de Vigilancia no tendrá en cuenta las consideraciones relacionadas con el exceso de capacidad, ya que no parece que los proveedores de componentes de primer orden vayan a invertir en nuevas capacidades a menos que tengan pedidos en firme.

*Nota:* El "ajuste regional" se expresa en puntos porcentuales que se suman al índice de desventaja regional calculado mediante el ACB (o se sustraen del mismo).

Es preciso establecer una distinción entre las zonas contempladas en la letra c) y en la letra a) del apartado 3 del artículo 61 a fin de tener en cuenta la diferente situación en que se encuentran las regiones e incrementar el efecto de estímulo de la ayuda regional sobre el potencial inversor.

#### 4. PROCEDIMIENTO

##### 4.1. Contacto previo a la notificación

En algunos casos, antes de proceder a la notificación, los Estados de la AELC pueden desear ponerse en contacto con el Órgano de Vigilancia a fin de obtener un asesoramiento que permita realizar dicha notificación de la forma más completa posible. Este paso previo es particularmente importante cuando no se sabe con certeza si determinadas medidas tienen carácter de ayuda, cuando una ayuda responde a más de un objetivo, cuando se duda sobre la necesidad de aplicar el ACB, o cuando la empresa no ha realizado un estudio de emplazamiento.

##### 4.2. Notificación

El Estado de la AELC, asistido por la empresa beneficiaria de la ayuda, deberá cumplimentar el formulario de notificación normalizado (véase el punto 23.2.2.6 de las Directrices), así como los formularios sobre el ACB, adjuntando los documentos de apoyo que considere necesarios.

##### 4.3. Evaluación

Una vez registrada la notificación, el Órgano de Vigilancia informará al Estado de la AELC lo antes posible y, generalmente, en los quince días hábiles siguientes, de las lagunas existentes en la información enviada <sup>(1)</sup> que impiden que dicha notificación esté completa y pueda procederse a la evaluación de todos los aspectos relacionados con el caso. Al mismo tiempo, propondrá a los Estados de la AELC la celebración de una reunión en sus oficinas o en el lugar donde se realiza la inversión a fin de tratar sobre la información ya recibida y la pendiente.

En la reunión el Estado de la AELC y el Órgano de Vigilancia podrán ser asistidos por los expertos competentes a fin de poder estudiar en detalle toda la información técnica y financiera disponible. Durante la reunión, el Órgano de Vigilancia precisará cuál es la información que falta para poder evaluar el caso, y todas las partes deberán ponerse de acuerdo sobre los documentos de apoyo que van a facilitarse y sobre un proyecto de calendario para la toma de decisiones. Tras la reunión <sup>(2)</sup>, el Órgano de Vigilancia confirmará por escrito su solicitud definitiva de información adicional.

Tras la recepción de la información solicitada y siempre que ésta responda a las expectativas del Órgano de Vigilancia, la decisión será normalmente adoptada en los treinta días hábiles siguientes cuando se trate de una ayuda notificada en el marco de un régimen de ayuda ya autorizado o en el plazo de dos meses cuando se trate de una ayuda notificada específicamente.

No obstante, dentro de ese plazo, el Órgano de Vigilancia invitará al Estado de la AELC, que podrá, en su caso, estar asistido por sus expertos, a que, en el marco de una reunión que tendrá lugar en Bruselas, revise el ACB. Todavía será posible corregir cualquier error o defecto de interpretación antes de elaborar una versión definitiva.

#### 5. FORMULARIOS PARA EL ANÁLISIS COSTE/BENEFICIO Y GLOSARIO

Su utilizarán los formularios de la versión en lengua inglesa de los que figuran en el anexo II de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor, incluidas en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* C 279 de 15.9.1997, pp. 17-44 <sup>(3)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Dado que cada caso tiene sus propias características, es normal que la notificación no facilite una descripción pormenorizada de todos los aspectos técnicos y financieros del proyecto. En los casos en que el Estado de la AELC haya consultado al Órgano de Vigilancia antes de la notificación, la necesidad de información adicional será, evidentemente, menor.

<sup>(2)</sup> Si una empresa aduce que las diferencias en los costes de inversión entre los dos emplazamientos son considerables, puede ser necesario que los expertos del Órgano de Vigilancia visiten también el emplazamiento alternativo.

<sup>(3)</sup> A este efecto, la palabra "Comisión" equivaldrá a "Órgano de Vigilancia de la AELC" y la expresión "Estado miembro" significará "Estado de la AELC".