

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 5 de junio de 2002

relativa a la ayuda estatal que España tiene previsto conceder a Renault España SA

[notificada con el número C(2002) 1992]

(El texto en lengua española es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2002/900/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el primer párrafo del apartado 2 de su artículo 88,

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

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

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

- (1) Por carta de 15 de diciembre de 2000, las autoridades españolas notificaron un proyecto de concesión de ayuda regional a Fabricación de Automóviles Renault España SA, sita en Valladolid, Comunidad Autónoma de Castilla y León, España (en lo sucesivo, «Renault España»). La Comisión solicitó más información el 26 de enero de 2001, presentada por las autoridades españolas los días 22 y 27 de febrero de 2001; el 26 de abril de 2001, presentada por las autoridades españolas el 28 de mayo de 2001; y el 5 de julio de 2001, presentada por las autoridades españolas el 14 de septiembre de 2001.
- (2) El 13 de noviembre de 2001, la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado (decisión de incoar el procedimiento de investigación formal), al estimar que la compatibilidad con el mercado común planteaba dudas. Tras una reunión celebrada en las dependencias de la Comisión el 8 de enero de 2002, España presentó sus observaciones a la incoación del procedimiento el 17 de enero de 2002. El 8 de marzo de 2002 la Comisión visitó la fábrica de Bursa (Turquía), donde recibió más información.

(3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ⁽²⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda en cuestión

(4) La Comisión no recibió observaciones al respecto por parte de los interesados.

II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

El proyecto

- (5) Renault España es una filial del grupo automovilístico francés Renault. El proyecto notificado se refiere a la producción de dos motores distintos de la familia «K»: el K4, un motor de gasolina de cuatro cilindros y 16 válvulas, con versiones de 1,4 y 1,6 litros, y el K9, un motor diésel *common rail* de cuatro cilindros, 8 válvulas y 1,5 litros.
- (6) El proyecto notificado tiene por objeto la instalación de varias líneas de producción de piezas de motor y de una planta de montaje flexible con una capacidad de 1 200 motores diarios de los modelos K4 o K9. En Valladolid la capacidad pasará de 4 800 a 6 000 motores/día. A escala del grupo, Renault tiene previsto aumentar sustancialmente la producción de motores entre 1998 y 2005, pasando de 1 600 000 unidades a más de 3 000 000 de motores al año.
- (7) Según la notificación, el programa de inversión abarca un período de seis años: de enero de 1999 a diciembre de 2004.
- (8) España afirma que el proyecto es móvil y hay un emplazamiento alternativo en Bursa, Turquía, que ha sido considerado una alternativa viable por el grupo Renault. Ahora bien, el análisis de coste-beneficio (en adelante «el ACB») se ha realizado con un emplazamiento hipotético

⁽¹⁾ DO C 33 de 6.2.2002, p. 13,

⁽²⁾ Véase la nota 1.

situado dentro del EEE o de los PECO. Se ha elegido la localidad de Mioveni en Rumanía, por sus semejanzas con Bursa en lo que respecta a su situación y a los costes.

Fundamento jurídico; inversión y cuantía de la ayuda

- (9) La ayuda notificada se concede en forma de ayuda a la inversión directa al amparo de los regímenes previstos en las siguientes disposiciones: Real Decreto 78/1997, de 24 de enero ⁽³⁾, que modifica parcialmente el régimen general de ayudas regionales de la administración central a fin de adaptarlo al mapa de ayudas regionales para el periodo 1994-1999, aprobado por la Comisión por carta de 7 de septiembre de 1995 (asunto N 463/94); Real Decreto 2486/1996, de 5 de diciembre ⁽⁴⁾; y Decreto 125/2000, de 1 de junio ⁽⁵⁾, de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, un proyecto del cual fue aprobado por la Comisión el 16 de mayo de 2000 (asunto N 410/99).
- (10) Renault España se propone invertir una cantidad nominal de 164 530 000 euros, de los que 149 441 660 euros (128 724 990 euros en valor actualizado, tomando como referencia el año 1999 y una tasa de descuento del 4,72 %) han sido considerados subvencionables por España.
- (11) Según la información recibida en enero de 2002, la ayuda prevista asciende, en valor nominal, a 22 333 832 euros de equivalente de subvención bruta, con un valor real de 18 366 569 euros. Por lo tanto, la intensidad de la ayuda sería de un 14,27 % de equivalente de subvención bruta.
- (12) Según la notificación, no se ha asignado ninguna otra ayuda o financiación comunitaria al proyecto.

III. COMENTARIOS DE ESPAÑA

- (13) El 17 de enero de 2002, las autoridades españolas enviaron sus comentarios respecto de la incoación del procedimiento. Durante la visita a la planta de Bursa, el 8 de marzo de 2002, se recibió información complementaria. La Comisión ha tomado en consideración estos comentarios e información.
- (14) En sus comentarios, las autoridades españolas reiteran en primer lugar que el proyecto es móvil y que el grupo Renault consideró seriamente el emplazamiento alternativo de Bursa. También precisaron el calendario del proyecto y afirmaron que las normas de calidad aplicadas a los motores serían idénticas en Valladolid y en Bursa. En prueba de ello se facilitó a la Comisión documentación adicional durante la visita a Bursa de 8 de marzo de 2002.

- (15) En segundo lugar, en sus comentarios de 17 de enero de 2001, las autoridades españolas confirman que el proyecto consiste en una expansión de las instalaciones existentes en Valladolid, que se traducirá en un aumento de su capacidad de 4 800 unidades a aproximadamente 6 000 motores al día. La expansión se realizará con maquinaria completamente nueva, por lo que hay que descartar que el proyecto encierre elementos de racionalización o modernización.
- (16) En tercer lugar, las autoridades españolas afirman que en el ACB solamente se incluyeron los costes subvencionables. Los costes subvencionables del proyecto ascienden en total a 149 441 660 euros, equivalentes a 128 724 990 euros en valor de 1999. Los costes de inversión de 154 802 794 euros que recoge el ACB están expresados en valor de 2003 y, una vez efectuado el correspondiente descuento, coinciden con las cantidades arriba indicadas.
- (17) En cuarto lugar, las autoridades españolas aclararon las dudas formuladas por la Comisión sobre el ACB que comparaba Valladolid con el emplazamiento hipotético de comparación de Mioveni (Rumanía).
- (18) En lo que respecta a la falta de economías de escala en el emplazamiento de comparación de Mioveni, las autoridades españolas afirman que tales deseconomías ya se habían tenido en cuenta por lo que se refiere al utillaje de proveedores, la transferencia del personal técnico y un ratio de mano de obra indirecta más elevado. Tras una investigación más detallada, las autoridades españolas evaluaron las consecuencias de realizar la inversión en Mioveni en las siguientes áreas: instalaciones auxiliares y revestimiento del suelo; instalaciones de control de calidad y sistemas de TI. Estas intervenciones habrían implicado unos costes adicionales de 4 650 000 euros, que se han incluido en una actualización del ACB.
- (19) Por lo que se refiere a los costes de transporte de salida, las autoridades españolas afirman que los costes de transporte de Mioveni se han calculado a partir de las previsiones de Renault sobre la demanda de sus plantas para el año próximo. Se presentó un desglose pormenorizado que especificaba el número de vehículos montados fuera de la Comunidad y destinados a mercados comunitarios.
- (20) Por lo que se refiere a los posibles costes de despido de personal, las autoridades españolas afirman que una decisión de no instalar la segunda línea flexible en Valladolid no habría ocasionado costes de despido en esta fábrica. De hecho, estaba previsto un aumento de la producción de motores de Valladolid (1 800 motores por día), independientemente del emplazamiento elegido

⁽³⁾ BOE nº 34 de 8.2.1997, p. 4167.

⁽⁴⁾ BOE nº 3 de 3.1.1997, p. 89.

⁽⁵⁾ BOCyL nº 109 de 7.6.2000, p. 6901.

para el proyecto móvil. Tal aumento de capacidad bastaría para absorber a los trabajadores liberados por la externalización de varias operaciones.

- (21) En cuanto a los costes laborales, el ACB actualizado tiene en cuenta una tasa de convergencia anual de los costes laborales del 5 % en Mioveni, con arreglo a la práctica de la Comisión en los casos en que la planta de comparación se halla en un PECO.

IV. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

- (22) La medida notificada por España en favor de Renault España constituye una ayuda estatal a efectos del apartado 1 del artículo 87 del Tratado. Esta ayuda será financiada por el Estado o mediante fondos estatales. Además, como representa una parte significativa de la financiación del proyecto, puede falsear la competencia en la Comunidad al conferir a Renault España una ventaja sobre otros competidores que no reciben ayudas. Por último, es de señalar que en el mercado del automóvil existe un intenso comercio entre los Estados miembros.
- (23) El apartado 2 del artículo 87 del Tratado contempla determinados tipos de ayudas que son compatibles con el Tratado. Habida cuenta de la naturaleza y el objeto de la ayuda, así como de la situación geográfica de la empresa, las letras a), b) y c) no son aplicables al proyecto de ayuda en cuestión. El apartado 3 del artículo 87 especifica otras formas de ayuda que pueden considerarse compatibles con el mercado común. La Comisión observa que el proyecto está situado en Valladolid, zona que puede optar a ayudas en virtud de la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, con un límite máximo regional del 35 % de equivalente neto de subvención para las grandes empresas.
- (24) La ayuda considerada está destinada a Renault España, que fabrica y monta automóviles. Por consiguiente, la empresa forma parte del sector de la industria del automóvil a efectos de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de los vehículos de motor ⁽⁶⁾ (en adelante, «las Directrices sobre vehículos de motor»).
- (25) En las Directrices sobre vehículos de motor se establece que las ayudas que los poderes públicos prevean conceder a un proyecto individual en virtud de un régimen de ayuda autorizado, en beneficio de una empresa que ejerza su actividad en el sector de los vehículos de motor, deben notificarse antes de su concesión con arreglo al apartado 3 del artículo 88 del Tratado, siempre que se alcance por lo menos uno de los dos umbrales siguientes: i) un coste total del proyecto igual a 50 millones de euros, ii) un importe bruto total de las ayudas estatales o de las ayudas procedentes de instrumentos comunitarios para el proyecto igual a 5 millones de euros. Tanto el coste total del proyecto como el importe de la ayuda rebasaban el umbral de notificación. Por consiguiente, al notificar el proyecto de ayuda en favor de Renault España, España ha cumplido con las exigencias del apartado 3 del artículo 88 del Tratado.
- (26) Con arreglo a las Directrices sobre vehículos de motor, la Comisión tiene que velar por que las ayudas concedidas sean a la vez necesarias para la realización del proyecto y proporcionales a la importancia de los problemas que se pretende resolver. El respeto de estos dos criterios de necesidad y proporcionalidad es imprescindible para que la Comisión autorice la concesión de una ayuda estatal en el sector de los vehículos de motor.
- (27) Según el punto 3.2.a) de las Directrices sobre vehículos de motor, para probar la necesidad de una ayuda regional, la empresa beneficiaria debe demostrar con toda claridad que cuenta con una alternativa económicamente viable para la implantación de su proyecto. 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 si no mediara ayuda alguna. Por consiguiente, no puede autorizarse ninguna ayuda regional para un proyecto que no sea móvil desde el punto de vista geográfico.
- (28) Con la ayuda de su asesor externo en cuestiones relacionadas con el sector automovilístico, la Comisión ha evaluado la documentación y la información facilitada por España para determinar si el proyecto es móvil.
- (29) En primer lugar, es de señalar que la documentación facilitada a la Comisión demuestra que en [...] ^(*) el grupo Renault llevó a cabo una primera comparación de la viabilidad técnica y de las inversiones necesarias en Valladolid y en Bursa. En ella se aludía a la ayuda como un posible factor que compensaría al menos en parte los mayores costes de Valladolid. En enero de 1999 se presentó una solicitud de subvención a las autoridades españolas. En [...] de 1999 el grupo Renault discutió en el seno del [...] las opciones de Valladolid y Bursa con mayor detenimiento. Se presentó un estudio según el cual el emplazamiento de Bursa era más ventajoso desde el punto de vista económico, mientras que Valladolid presentaba ventajas en términos de ingeniería, posibles sinergias y posibilidad de recibir ayuda estatal. Se decidió retrasar la decisión final hasta que se confirmase la posibilidad de recibir ayuda estatal. En marzo de 2000 el [...] se decantó por el emplazamiento de Valladolid para llevar a cabo el proyecto, mencionando nuevamente la ayuda estatal como un factor importante para la decisión final.
- (30) En segundo lugar, durante la visita *in situ* de 8 de marzo de 2002, la Comisión pudo comprobar que la planta es apta para la fabricación de motores enteros. Aunque en

⁽⁶⁾ DO C 279 de 15.9.1997, p. 1 (Validez prorrogada en DO C 368 de 22.12.2001, p. 10).

^(*) Secreto comercial.

- Bursa sólo se montan motores del tipo de K, este emplazamiento ha realizado hasta hace muy poco operaciones de mecanizado de las principales piezas (culata, cigüeñal, árbol de levas, bloque de cilindros, rueda volante y biebas) de los motores de la familia C. Así pues, la planta de Bursa tiene la suficiente experiencia en la fabricación integral de motores para dar acogida al proyecto. Ciertamente, la organización de una nueva planta de motores en Bursa habría obligado a desplazar personal cualificado de otras plantas durante la fase de implantación y puesta en marcha. Pero ello no obsta para la viabilidad técnica de Bursa a efectos de la fabricación de motores.
- (31) En tercer lugar, gracias a la información remitida y a la obtenida en la visita *in situ* de 8 de marzo de 2002, la Comisión pudo comprobar que la planta de Bursa puede alcanzar niveles de calidad comparables a los de otras plantas de Renault. Según un desglose detallado de las operaciones de producción previstas en los dos emplazamientos, las operaciones clave para la calidad del producto estarían automatizadas en ambas plantas, mientras que ciertas operaciones de montaje de menor importancia serían manuales en Bursa y estarían automatizadas en Valladolid.
- (32) A este respecto, es de señalar que el grupo Renault aplica las mismas normas de calidad en todas sus instalaciones de producción. Los indicadores internos de calidad de las fases de mecanizado y montaje, que miden el número de piezas que no cumplen las especificaciones durante el proceso de producción, reflejan unos niveles de piezas defectuosas por cada millón fabricado similares en Valladolid y Bursa. Los indicadores de la calidad de los productos acabados (que tienen unos efectos directos en el coste de la garantía) muestran asimismo una tendencia similar para las distintas instalaciones de producción. En todas las fábricas Renault Nissan se ha fijado un mismo objetivo en lo que se refiere al número de motores completos defectuosos, independientemente del nivel de automatización, que ha de cumplirse de aquí a 2005.
- (33) Las ayudas regionales destinadas a la modernización y racionalización, que en general no son móviles, no están autorizadas en el sector de los vehículos de motor. Sin embargo, este proyecto consiste en la expansión de las instalaciones existentes invirtiendo en las líneas de producción completamente nuevas, que son de carácter móvil.
- (34) A la vista de estas consideraciones, la Comisión concluye que el proyecto es móvil y, por lo tanto, puede recibir ayuda regional, ya que la ayuda es necesaria para llevar la inversión a la región asistida.
- (35) En lo que respecta a los costes subvencionables, la Comisión observa que ascienden a 128 724 990 euros en valor de 1999, con una tasa de descuento del 4,72 %, según han comunicado las autoridades españolas.
- (36) Con arreglo al punto 3.2.c) de las Directrices sobre vehículos de motor, la Comisión ha de velar por que la ayuda prevista sea proporcional a los problemas regionales a cuya resolución debe contribuir. Para ello se lleva a cabo un ACB.
- (37) El ACB permite comparar, por lo que a los elementos móviles se refiere, los costes que para un inversor supone realizar el proyecto en un determinado emplazamiento con los que implicaría realizar idéntico proyecto en un emplazamiento diferente, lo que permite determinar las desventajas específicas de la región asistida de que se trata. La Comisión autoriza las ayudas regionales hasta el límite de las desventajas regionales derivadas de la inversión en el lugar objeto de la comparación.
- (38) Con arreglo a las Directrices sobre vehículos de motor, si una empresa compara un emplazamiento (en el EEE o en los PECO) con otro situado fuera de Europa del que se importarían vehículos, puede que el ACB tenga que efectuarse tomando como referencia un emplazamiento alternativo hipotético, salvo que más de la mitad de la producción vaya a venderse fuera de Europa. El emplazamiento alternativo de Bursa, Turquía, no se halla en el EEE ni en los PECO y más de la mitad de los motores fabricados se venderán en Europa. Por lo tanto, el ACB debe efectuarse tomando como referencia un emplazamiento europeo hipotético. En este caso, el emplazamiento europeo hipotético es el de Mioveni, Rumanía, donde está radicado el fabricante de automóviles Dacia, controlado por Renault.
- (39) Con arreglo al punto 3.2.c) de las Directrices sobre vehículos de motor, la evaluación de las desventajas operativas de Valladolid frente a Mioveni en el marco del ACB ha de abarcar un período de tres años, puesto que se trata de un proyecto de ampliación y no una implantación en zonas nuevas (*greenfield*). El ACB presentado abarca el período 2003-2005, o sea, tres años desde el comienzo de la producción, en consonancia con el punto 3.3. del anexo I de las Directrices sobre vehículos de motor.
- (40) Con la ayuda de su experto independiente del sector del automóvil, la Comisión ha evaluado el análisis coste-beneficio notificado con el fin de determinar en qué medida la ayuda regional prevista es proporcional a los problemas regionales que pretende resolver. El ACB fue modificado como se explica más adelante para tener en cuenta la información complementaria recibida de España a raíz de la incoación del procedimiento.
- (41) Por lo que respecta a la falta de economías de escala en el emplazamiento de comparación de Mioveni, el nuevo ACB tiene en cuenta costes de inversión adicionales en

el emplazamiento rumano. La planta de Mioveni ha sido objeto en los últimos años de un proceso de racionalización que ha permitido liberar mucha superficie construida, de manera que la inversión adicional en edificios no sería necesaria. Con todo, se incluyeron costes adicionales por un valor de 1 500 000 euros para renovar la superficie liberada y para infraestructuras de apoyo. La fábrica (que produce los motores E) dispone ya de bancos de pruebas a final de línea, pero se ha previsto una inversión adicional de 3 millones de euros a fin de instalar sistemas de medición modernos para controlar la calidad de las piezas mecanizadas. Por último, se han tenido en cuenta unas inversiones adicionales de 150 000 euros en TI para la planificación logística.

- (42) La Comisión considera que las inversiones adicionales de un total de 4 650 000 euros, sumadas a los costes adicionales ya incluidos en el ACB (que corresponden a unas inversiones en utillaje de proveedores más elevadas, la transferencia del personal técnico y un ratio de mano de obra indirecta más elevado) reflejan adecuadamente la desventaja económica de Mioveni por falta de economías de escala.
- (43) En cuanto a los costes de transporte de salida, la Comisión acepta el desglose presentado por las autoridades españolas de la demanda prevista por Renault para sus plantas situadas fuera de la Comunidad. El hecho de que la producción situada fuera de la Comunidad se destine en parte a los mercados comunitarios justifica que las plantas no comunitarias presenten una demanda de motores superior a la que pueden absorber los mercados locales.
- (44) Por lo que se refiere a los posibles costes de despido, la Comisión pudo verificar que estaba previsto que la producción de motores de Valladolid aumentase aunque no se realizase allí el proyecto móvil. Este aumento bastaría para absorber a los trabajadores disponibles por la externalización de varias operaciones. La Comisión concluye, pues, que no habría costes de despido en Valladolid aunque no se llevara a cabo la inversión móvil en España.
- (45) Por lo que se refiere a la evolución de los salarios en Rumanía, la Comisión observa que el ACB actualizado se ajusta a su práctica habitual en los casos en que la planta de comparación está situada en un PECO y, por lo tanto, incluye una tasa de convergencia anual de los costes de mano de obra del 5 % en Mioveni.
- (46) Estas modificaciones en el análisis se traducen en unos resultados diferentes de los notificados inicialmente por España. El ACB modificado arroja una desventaja neta de costes para Valladolid de 31 498 101 euros en valor

de 1999 (frente a los 35 927 252 euros inicialmente notificados). El índice de desventaja del proyecto es, pues, del 24,47 % (frente al 27,91 % notificado inicialmente). El factor que más influye en esa desventaja es la mano de obra, que es bastante más barata en Rumanía que en España.

- (47) Por último, la Comisión examinó la cuestión del «ajuste regional», que consiste en un aumento de la intensidad de ayuda autorizada para incitar al inversor a decantarse por la región en cuestión. La documentación proporcionada pone de manifiesto que el grupo Renault aumentará su capacidad de producción tanto de motores como de automóviles durante el período considerado. Por lo tanto, se reduce en un 1 % el índice de desventaja regional resultante del ACB, con lo que el índice final es del 23,47 %.

V. CONCLUSIÓN

- (48) La intensidad de ayuda del proyecto (14,27 % de equivalente de subvención bruta) es inferior a la desventaja resultante del análisis coste/beneficio (23,47 %) y al límite máximo de ayuda regional (35 % de equivalente de subvención neta). En consecuencia, la ayuda regional que España tiene previsto conceder a Renault España cumple los requisitos exigidos para ser considerada compatible con el mercado común con arreglo a lo dispuesto en la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que España tiene previsto conceder a Renault España SA en Valladolid, de un valor nominal de 22 333 832 euros (que equivalen a 18 366 569 euros en valor actualizado tomando como referencia el año 1999 y una tasa de descuento del 4,72 %), para una inversión subvencionable de 149 441 660 euros (128 724 990 euros en valor actualizado), es compatible con el mercado común con arreglo a lo dispuesto en la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado.

Por tanto, se autoriza la concesión de esta ayuda.

Artículo 2

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

Hecho en Bruselas, el 5 de junio de 2002.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión