

II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

DECISIONES

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de octubre de 2008

relativa a la ayuda estatal C 9/07 (ex N 608/06) que España tiene previsto conceder a Industria de Turbo Propulsores

[notificada con el número C(2008) 6011]

(El texto en lengua española es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/179/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

(2) Por carta de 21 de marzo de 2007, la Comisión notificó a España su decisión de incoar el procedimiento contemplado en el artículo 88, apartado 2, del Tratado en relación con dicha medida.

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

(3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento fue publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽²⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la medida en cuestión.

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

(4) Las autoridades españolas enviaron sus observaciones el 4 de junio de 2007.

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

(5) Por carta de 13 de junio de 2007, el beneficiario de la ayuda, Industria de Turbo Propulsores (en lo sucesivo, «ITP»), presentó sus observaciones.

Vistas esas observaciones,

(6) Mediante carta de 13 de junio de 2007, Rolls-Royce (en adelante, «RR»), que en la decisión por la que se incoó el procedimiento figuraba como beneficiario potencial de ayuda indirecta, presentó sus observaciones.

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) Por carta de 11 de septiembre de 2006, España notificó a la Comisión la medida relativa a una ayuda estatal que tiene previsto conceder a Industria de Turbo Propulsores.

(7) Mediante carta de 19 de junio de 2007, la Comisión remitió estas observaciones a España, que presentó sus comentarios el 12 de julio de 2007.

⁽¹⁾ DO C 108 de 12.5.2007, p. 18.

⁽²⁾ Véase la nota 1 a pie de página.

- (8) La Comisión solicitó información adicional a las partes en el presente asunto mediante cartas remitidas el 19 de diciembre de 2007, respectivamente a España, ITP y RR. personas y sus acciones son propiedad de Sener Aero-náutica (53,125 %) y Rolls-Royce (46,875 %).
- (9) ITP respondió por carta de 25 de febrero de 2008. (19) ITP es un fabricante de motores para el sector aeroespacial. Sus actividades se centran en el diseño, la I + D, la fabricación, el montaje y la prueba de motores aeronáuticos y turbinas de gas. La empresa, que fue creada en 1991, ha participado en el desarrollo de otros motores del sector militar como el EJ200 para el Eurofighter Typhoon, y del sector civil, como el Trent 500 y el Trent 900. Ha recibido ayudas para estos dos últimos programas ⁽³⁾.
- (10) Las autoridades españolas respondieron mediante carta de 29 de febrero de 2008.
- (11) RR respondió por carta de 5 de marzo de 2008.
- (12) El 12 de marzo de 2008, la Comisión remitió a España la información que había recibido de ITP y RR. Las autoridades españolas presentaron sus observaciones el 9 de abril de 2008. (20) La medida notificada supone una ayuda a las actividades de investigación y desarrollo («I + D») llevadas a cabo por ITP para el desarrollo del motor Trent 1000. Además del Trent 1000, el avión B787 irá equipado con otro motor, denominado GenX, que está desarrollando General Electric con otros socios.
- (13) Mediante carta de 26 de junio de 2008, la Comisión solicitó información adicional a España. (21) El Trent 1000 está siendo desarrollado por RR y sus socios de riesgo (RRSP) que incluye, además de ITP, a las siguientes empresas: Mitsubishi Heavy Industries, Kawasaki Heavy Industries, Goodrich, Hamilton Sundstrand y Carlton Forge. El Trent 1000 recibió su certificado de aeronavegabilidad el 7 de agosto de 2007. No obstante, su entrada en servicio ha sido pospuesta como consecuencia de los notables retrasos que está sufriendo la propia aeronave con relación al calendario inicialmente previsto.
- (14) Las autoridades españolas respondieron mediante carta de 17 de julio de 2008. Posteriormente, el 7 de agosto de 2008, España envió una versión revisada de esta carta.
- (15) Por último, mediante carta de 18 de septiembre de 2008, las autoridades españolas presentaron un cálculo definitivo del importe de la ayuda, junto con los calendarios modificados de pagos y reembolsos. (22) ITP participa en el proyecto Trent 1000 en calidad de RRSP con una participación del 11 %. El 28 de septiembre de 2004 se firmó un memorándum de acuerdo con RR. El contrato final de asociación de riesgos (RRSA) fue firmado por las dos empresas el 15 de julio de 2005.

2. OBJETIVO DE LA MEDIDA

- (16) Las autoridades españolas desean conceder ayuda a la empresa ITP por su participación en el motor Trent 1000, que está desarrollando RR para el avión Boeing B 787. El proyecto se inició en 2005 y finalizará en 2009. (23) La inversión total de ITP en el proyecto asciende a [...] (*) EUR, divididos de la siguiente manera: [...] EUR para costes de I + D; más de [...] EUR destinados a inversiones industriales para la fabricación de la turbina y [...] EUR para otros gastos (IT, certificaciones, transporte, etc.).
- (17) El beneficiario de la ayuda es ITP, una empresa que fabrica motores aeronáuticos sita en España. Su sede principal se encuentra en una zona asistida del País Vasco. Las demás instalaciones que posee en los alrededores de Madrid también están situadas en una zona asistida [artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado]. (24) ITP es la encargada de desarrollar la turbina de baja presión para el nuevo motor. Los ambiciosos objetivos tecnológicos que RR ha fijado para desarrollar la turbina de baja presión son: reducción del coste de adquisición en un [...] %; reducción en el tiempo de diseño en un [...] %; reducción del peso en un [...] %; reducción del nivel de ruido a [...] dB.
- (18) ITP es una gran empresa, ya que sus ventas totales ascendieron en 2006 a unos 439 millones EUR, el número de empleados de ITP y sus filiales es de unas 2 400

⁽³⁾ Respectivamente, los asuntos C 38/01 y N 165/03.

(*) Secreto comercial.

(25) Para alcanzar estos objetivos las actividades de I + D que lleve a cabo ITP se enfrentarán a varios retos:

— nuevos materiales y procesos: se utilizarán nuevos materiales por primera vez para algunos componentes, lo que exigirá nuevos procesos,

— tecnología mecánica: ITP desarrollará un nuevo sistema de sellado, optimizará el encastre y mejorará la estructura,

— aerodinámica: nuevo diseño de perfiles,

— tecnología y métodos: el plazo de diseño de este motor es un año más corto que el de motores anteriores; con el fin de que RR cumpla este requisito, ITP debe introducir las herramientas adecuadas para los cálculos iterativos.

3. DUDAS PLANTEADAS EN LA DECISIÓN POR LA QUE SE INCOA EL PROCEDIMIENTO

(26) La Comisión decidió incoar el procedimiento, en primer lugar, porque no disponía de información suficiente en relación con la decisión de ayuda (solo el segundo tramo había sido notificado por las autoridades españolas). Incluso tras dos solicitudes, la información factual⁽⁴⁾ sobre la ayuda concedida resultó insuficiente.

(27) En segundo lugar, la Comisión albergaba dudas o carecía de información, o ambas cosas, en relación con diversas cuestiones:

— había que demostrar la deficiencia del mercado,

— no estaba demostrado el efecto incentivador,

— había varias dudas sobre la clasificación de las actividades entre las categorías de I + D y sobre la elegibilidad de los costes,

— había dudas sobre el instrumento de ayuda y la intensidad de la ayuda,

— había dudas sobre la aplicación de la prima regional,

— había dudas sobre la aplicación de la prima por colaboración internacional,

— existía una posible ayuda indirecta a RR,

— existían dudas sobre el mercado de referencia y la repercusión sobre la competencia.

(28) Dadas las incertidumbres sobre los hechos y el número de dudas planteadas, la decisión definirá, en primer lugar, su ámbito de aplicación, especialmente en relación con el proceso de toma de decisiones (y el enfoque en dos fases adoptado por las autoridades españolas). Posteriormente, examinará la presencia de ayuda y aclarará las normas aplicadas con vistas a evaluar la compatibilidad de la medida. A continuación, la decisión despejará todas las dudas planteadas en la decisión de incoación.

(29) Con el fin de evitar repeticiones y facilitar la lectura, para cada cuestión se presentarán los elementos recopilados durante la investigación, incluidas las observaciones realizadas por las autoridades españolas y las partes.

4. UNA ÚNICA AYUDA EN DOS TRAMOS

(30) En primer lugar, en la decisión por la que se incoa el procedimiento, la Comisión dudaba del alcance de la medida notificada y especialmente de si la ayuda objeto de análisis se circunscribía a la ayuda notificada o si incluía también un crédito que España ya había concedido a ITP para el mismo proyecto en el marco de un régimen de ayudas ya existente.

(31) ITP solicitó la ayuda en términos genéricos en junio de 2004 con una primera carta dirigida al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (en lo sucesivo, «el Ministerio»). El 29 de septiembre de 2004, ITP presentó una solicitud formal de ayuda para su participación en el programa Trent 1000, por un importe estimado de 40 millones EUR.

(32) Las autoridades españolas dieron su apoyo al proyecto en dos tramos, que permitían al organismo público CDTI conceder un crédito a ITP.

⁽⁴⁾ Cartas de la Comisión de 10 de octubre de 2006 y 30 de noviembre de 2006.

- (33) La decisión sobre el primer tramo fue adoptada por el CDTI el 30 de noviembre de 2005 y cubría los costes de ese año. El primer tramo era un crédito sin intereses sobre la base de un régimen existente ⁽⁵⁾, por un importe de 9 millones EUR.
- (34) La decisión sobre el segundo tramo fue adoptada por el CDTI el 26 de junio de 2006 y cubría los costes restantes. El segundo tramo era también un crédito sin intereses, pero cuyo reembolso parecía depender de las ventas del motor. Este tramo corresponde a la ayuda notificada a la Comisión por las autoridades españolas el 11 de septiembre de 2006 por un importe establecido inicialmente en 27 850 000 EUR.
- (35) Las autoridades españolas explicaron que este enfoque en dos fases se debió a los cambios habidos en la administración durante este período en relación con el organismo competente para tramitar las sustanciosas ayudas de I + D en el sector aeronáutico. De hecho, como han indicado las autoridades españolas, facilitando, entre otras cosas, actas de varias reuniones, tales competencias pasaron del Ministerio al CDTI y esta transferencia se produjo a lo largo de un período de tiempo bastante largo.
- (36) Las autoridades españolas explicaron, por tanto, que en 2005 el CDTI solo pudo conceder un primer crédito de escasa cuantía. Cuando culminó la transferencia de competencias, el CDTI adoptó la decisión de conceder la segunda parte del crédito, que fue (la medida) notificada por España.
- (37) No hay documentación interna del Ministerio o del CDTI anterior a la medida notificada, lo que confirmaría de manera clara y precisa la intención del Gobierno de apoyar el proyecto. Por otra parte, en la documentación facilitada por las autoridades españolas es posible encontrar numerosas referencias al proyecto y a su importancia para la economía española.
- (38) Además, cabe señalar que no existe carta alguna del Gobierno a ITP en la que se confirme la intención de conceder la ayuda sino algunas referencias indirectas a un régimen en apoyo de los motores aeronáuticos ⁽⁶⁾ en las que se menciona explícitamente al B787. Tal régimen se habría basado en los casos anteriormente autorizados por la Comisión ⁽⁷⁾. Según las autoridades españolas, se ha de considerar que la decisión adoptada por el CDTI en 2005 es la confirmación para ITP de la intención de la Administración española de ofrecer ayuda a todo el sector.
- (39) Por último, las autoridades españolas alegan que ITP albergaba expectativas legítimas de recibir la ayuda, porque entre tanto el CDTI había concedido una ayuda a ITP que cubría los costes del proyecto de 2005. Esta ayuda no se notificó a la Comisión puesto que se basaba en un régimen de ayudas autorizado y se encontraba por debajo de los umbrales de notificación individual.
- (40) Sobre la base de la documentación facilitada y habida cuenta especialmente de los cambios en las competencias administrativas, la Comisión llega a la conclusión de que se debe considerar que los dos créditos constituyen dos componentes de la misma ayuda.
- (41) La Comisión señala que las autoridades españolas reconocen haber cometido un error al notificar solo el segundo crédito y que en este caso el importe total de los dos créditos debería ser evaluado por la Comisión.
- (42) Las ayudas individuales a los proyectos de I + D pueden concederse *ad hoc* o al amparo de un régimen de ayudas autorizado. En el capítulo 7 del Marco I + D + i se contemplan los criterios para evaluar los asuntos de forma individual.
- (43) Con arreglo a ellos, no se permite que un Estado miembro divida artificialmente la ayuda en varias partes, ya que de esa manera se eludirían fácilmente los umbrales de notificación y las normas relativas a la evaluación pormenorizada de asuntos complejos. Aceptar que los Estados miembros trocean los proyectos equivaldría a abdicar del principio de que el control de la Comisión se concentre en los asuntos con un mayor potencial de falseamiento.
- (44) En cualquier caso, la Comisión no puede aceptar que ITP tuviera una expectativa legítima de recibir ayuda. Debido a las escasas competencias del CDTI, no se podía considerar que toda ayuda concedida por este organismo fuese una promesa por parte del Estado de conceder un importe de ayuda más elevado. Las negociaciones entre el CDTI e ITP, que se desarrollaron antes de la decisión de concesión definitiva, indican que, si bien las autoridades españolas se habían manifestado a favor de apoyar el proyecto, ITP no tenía expectativas legítimas de recibir un importe de ayuda determinado. Por último, ITP no estaba autorizada a recibir la totalidad de la ayuda antes de que se adoptara realmente la decisión sobre el segundo tramo.
- (45) Habida cuenta de la situación excepcional creada por los cambios ocurridos en la Administración española durante el proceso de concesión, la Comisión puede concluir que los dos créditos son tramos de la misma ayuda y que deberían haber sido notificados a la vez por las autoridades españolas. En consecuencia, la decisión se adopta sobre el importe total de los dos créditos.

⁽⁵⁾ Según las autoridades españolas, el régimen gestionado por el CDTI estaba en vigor antes de la adhesión de España a la Comunidad Europea en 1986.

⁽⁶⁾ También se debería señalar que ITP es el único fabricante español en este sector.

⁽⁷⁾ C 38/01 y N 165/03.

(46) La Comisión señala también que se habría facilitado la evaluación del proceso de concesión si las autoridades españolas hubieran confirmado inicialmente a ITP su intención de conceder la ayuda, sin detallar necesariamente el importe y la condiciones en un primer momento. Esta carta de intenciones, con su referencia necesaria a la cláusula suspensiva vinculada a la obligación de notificar la ayuda a la Comisión, habría contribuido a la evaluación del asunto, especialmente por lo que respecta al efecto incentivador de la ayuda ⁽⁸⁾.

5. EXISTENCIA DE AYUDA

(47) Como se indica en la decisión por la que se incoa el procedimiento, la medida objeto de evaluación se encuadra en el ámbito de aplicación del artículo 87, apartado 1, del Tratado. Ninguna de las partes ha cuestionado esta conclusión.

(48) Las autoridades españolas notificaron la medida como ayuda estatal. La medida está constituida por recursos públicos, gestionados en el presente caso por un organismo público en el marco de un régimen de ayuda. Tal como se menciona en su sitio Internet ⁽⁹⁾, el CDTI es una entidad pública española dependiente del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio cuyo objetivo es contribuir a la mejora del nivel tecnológico de las empresas españolas. La medida tiene un beneficiario, el grupo ITP, que es quien recibe una ventaja. La actividad de ITP se centra en un sector en el que existe un intenso comercio entre los Estados miembros y el proyecto se refiere a un producto en el que participan varios socios internacionales. Por consiguiente, se ha confirmado la incidencia en el comercio y la medida debería ser considerada una ayuda estatal a tenor de lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Tratado.

6. COMPATIBILIDAD

(49) La Comisión ha evaluado la medida con arreglo a lo dispuesto en el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado, especialmente sobre la base de las disposiciones relativas a las ayudas de I + D, que, desde el 1 de enero de 2007, se recogen en el Marco comunitario sobre ayudas estatales de I + D + i ⁽¹⁰⁾ (en lo sucesivo, «el Marco I + D + i»).

(50) Como se indica en la decisión de incoación, la Comisión ha evaluado la ayuda con arreglo al Marco I + D + i porque en su apartado 10.3 se señala claramente que «la Comisión aplicará el presente Marco a todos los proyectos de ayuda notificados sobre los que deba pronunciarse después de la publicación del Marco en el Diario Oficial, aun cuando hayan sido notificados con anterioridad a dicha publicación».

(51) En su evaluación de la notificación, la Comisión envió dos solicitudes de información ⁽¹¹⁾ que planteaban una serie de cuestiones. En estas cartas la Comisión señalaba claramente que la disposición sobre *consecutio legis* del Marco I + D + i (apartado 10.3 antes mencionado) indica que la Comisión ha de evaluar el asunto basándose en las normas vigentes en el momento de la decisión.

(52) Además, en la segunda carta de 28 de noviembre de 2006, la Comisión indicó que el asunto podría exigir la incoación del procedimiento contemplado en el artículo 88, apartado 2, del Tratado.

(53) Las autoridades españolas solicitaron a la Comisión que evaluase el asunto con arreglo al Encuadramiento de I + D de 1996, que se encontraba en vigor en el momento de la notificación, ya que la medida se había notificado el 11 de septiembre de 2006 e ITP había solicitado la ayuda en 2004.

(54) Haciendo referencia a la jurisprudencia *Graphischer Maschinenbau* ⁽¹²⁾, las autoridades españolas alegan que, si hubieran concedido la ayuda ilegalmente, sería de aplicación el Encuadramiento de I + D de 1996. Habida cuenta de que, en opinión de las autoridades españolas, el Marco I + D + i, en aplicación desde el 1 de enero de 2007, es más restrictivo que el Encuadramiento de I + D de 1996, al aplicar las nuevas normas la Comisión penalizaría al Estado miembro que ha notificado la ayuda.

(55) La Comisión señala que, en su opinión, el argumento de las autoridades españolas es irrelevante y que esta jurisprudencia no es de aplicación en el presente asunto porque el Marco I + D + i indica claramente en su apartado 10.3 las normas que la Comisión aplicaría a la hora de evaluar asuntos.

(56) Por otra parte, la Comisión considera que el argumento de las autoridades españolas de que el Marco I + D + i es más restrictivo, es erróneo. Las disposiciones relativas a la evaluación de asuntos individuales que implican elevados importes de ayuda exigen simplemente una demostración detallada de los diversos aspectos de la ayuda, sin olvidar sus efectos positivos. No se puede considerar que sea más restrictivo el hecho de que el nivel de detalle sea mayor. Al contrario, la Comisión estima que los aspectos principales de las normas no han cambiado o solo lo han hecho ligeramente: definición de las actividades de I + D, costes elegibles, intensidades de la ayuda, etc.

(57) En sus observaciones, las autoridades españolas afirman también que, puesto que la Comisión indicó en su carta que podía albergar dudas, debería haber incoado el procedimiento inmediatamente.

⁽⁸⁾ Una disposición similar figura en el punto 38 de las Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional (DO C 54 de 4.3.2006, p. 13). En ella se obliga a los Estados miembros a notificar al beneficiario su intención de conceder la ayuda mediante una carta de intenciones.

⁽⁹⁾ www.cdti.es

⁽¹⁰⁾ DO C 323 de 30.12.2006, p. 1.

⁽¹¹⁾ Véase el primer apartado de la decisión por la que se incoa el procedimiento.

⁽¹²⁾ Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14.5.2002, en el asunto T-126/99, *Graphischer Maschinenbau GmbH/Comisión*. Rec 2002, p. II-02427.

- (58) No obstante, la Comisión señala que haber adoptado antes una decisión de incoación del procedimiento no habría cambiado las normas aplicables para la decisión definitiva, ya que en cualquier caso estas habrían sido las vigentes en el momento de la decisión definitiva.
- (59) En cualquier caso, las autoridades españolas han facilitado toda la información necesaria exigida en el capítulo 7 del Marco I + D + i para la evaluación de los grandes proyectos individuales. Esta información permite a la Comisión hacerse una idea completa del asunto.

7. DEFICIENCIA DEL MERCADO

- (60) Para evaluar correctamente la ayuda a un gran proyecto de I + D hay que examinar los objetivos de la medida y en particular qué deficiencias del mercado ha de subsanar.
- (61) En primer lugar, las autoridades españolas indicaron en la notificación que la medida aspira a corregir información imperfecta y asimétrica, especialmente en relación con proyectos a largo plazo y la ausencia de financiación privada en un sector específico caracterizado por unos elevados riesgos tecnológicos y una rentabilidad a muy largo plazo. La Comisión ha reconocido la existencia de esta deficiencia del mercado respecto a la financiación de grandes programas en el sector aeroespacial en decisiones anteriores ⁽¹³⁾.
- (62) En segundo lugar, las autoridades españolas consideraron que el hecho de que las actividades de I + D se llevaran a cabo en zonas asistidas debía tenerse en cuenta al evaluar la deficiencia del mercado. Las actividades de I + D en zonas menos desarrolladas se caracterizarían, además de por externalidades más positivas y la difusión del conocimiento, por una información imperfecta y asimétrica.
- (63) Sin embargo, el Marco I + D + i, en su apartado 7.3.1, establece que la Comisión debe tener en cuenta: «i) las desventajas que acarrear el estar situadas en la periferia y otras especificidades regionales, los datos económicos locales específicos, las razones históricas y/o sociales de que el grado de actividad en materia de I + D + i sea bajo en comparación con los datos medios pertinentes y/o la situación nacional y/o comunitaria, en su caso, y iii) cualquier otro indicador pertinente que refleje un grado mayor de posibles deficiencias del mercado.» Sin una demostración basada en estos elementos, la Comisión no estaba en situación de confirmar la existencia de desventajas regionales en este caso.

⁽¹³⁾ Véanse por ejemplo las decisiones de la Comisión en los asuntos N 165/03 (España, ayuda a ITP para el Trent 900), N 372/05 (Francia, ayuda a Snecma para el motor SaM 146), N 120/01 (Reino Unido, ayuda a Rolls-Royce para el desarrollo de los motores Trent 600 y Trent 900), y más recientemente en los asuntos N 195/07 (Alemania, ayuda a Rolls-Royce Deutschland), y N 447/07 (Francia, ayuda a Turbomeca).

7.1. Asimetría de la información

- (64) Las autoridades españolas facilitaron argumentos adicionales en apoyo de la existencia de deficiencias del mercado relacionadas con la existencia de una asimetría de la información.
- (65) En primer lugar, España ha recordado el modelo de negocio específico del desarrollo de motores aeronáuticos. Ha puesto de manifiesto que, ya que la inversión por adelantado es muy importante y que no se recogen beneficios hasta pasado un período muy largo (el flujo de tesorería del proyecto no empieza a ser positivo de una manera estable hasta transcurridos [> 10] años; en términos acumulados, empieza a ser positivo a partir de los [> 15] años), los proyectos se comparten entre varios socios con objeto de reducir los riesgos generales.
- (66) En segundo lugar y en opinión de las autoridades españolas, para las empresas del sector la fuente de financiación es el flujo de tesorería derivado de proyectos anteriores. Habida cuenta de que los ingresos procedentes de un proyecto no se reciben antes de transcurrida una década, al proceder más de la venta de piezas de recambio que de la venta inicial del motor, solo aquellas empresas que dispongan de una larga sucesión de programas pueden financiar nuevas inversiones.
- (67) Según las autoridades españolas, ITP es una empresa relativamente joven ya que se fundó en 1989. Debido a su juventud, ITP aún no podrá beneficiarse del flujo de tesorería positivo procedente de inversiones anteriores.
- (68) En tercer lugar, ITP ha facilitado información sobre las dificultades a las que se ha enfrentado a la hora de recaudar fondos para financiar su inversión en el proyecto. ITP no presentó ninguna carta específica de un banco en la que se le denegara una solicitud de financiación, pero ha facilitado intercambios de correos electrónicos entre intermediarios financieros y organizaciones sectoriales ⁽¹⁴⁾ que revelan la inexistencia de financiación para este tipo de proyectos por parte de los bancos.
- (69) Como se ha mencionado en el considerando 61 y en la nota 13 a pie de página, la Comisión ha reconocido en varias situaciones que el modelo de negocio específico de desarrollo de motores aeronáuticos se caracteriza por la asimetría de la información. No obstante, esta conclusión no significa que cualquier proyecto del sector tuviera que hacer frente a una deficiencia del mercado. Es evidente que en diversas ocasiones varias empresas del sector han podido financiar proyectos nuevos, ya sea por sus propios medios ya sea recurriendo al mercado financiero. La Comisión ha de evaluar la presencia de la deficiencia del mercado en el caso específico que se evalúa.

⁽¹⁴⁾ Especialmente HEGAN, la plataforma vasca del sector aeronáutico.

- (70) En el caso que nos ocupa, como ya se ha señalado en la decisión por la que se incoa el procedimiento, se consideraron insuficientes los argumentos esgrimidos por las autoridades españolas sobre la presencia de una deficiencia del mercado y la Comisión no planteó ninguna duda específica.
- (71) Habida cuenta de los nuevos elementos, incluida la información facilitada por ITP, la Comisión está en condiciones de concluir que el presente caso se caracteriza por una asimetría de información. La Comisión señala que, en el caso de ITP, la asimetría se debe en parte a la fase de desarrollo de la empresa, que, no obstante, se está acercando a una fase en la que podrá financiar nuevos proyectos a partir de los ingresos obtenidos de otros anteriores. Dicho de otro modo, ITP está llegando a la situación en la que puede funcionar con normalidad el modelo de negocio para una empresa que fabrica motores aeronáuticos.
- (72) Por tanto, la Comisión puede concluir que en el caso que nos ocupa existe una deficiencia de mercado. Como se ha indicado en la decisión de incoación, la Comisión ha de evaluar, por tanto, si la presencia de una desventaja regional incrementa la magnitud de esta deficiencia del mercado.

7.2. Desventaja regional

- (73) En sus escritos, España presentó una serie de argumentos en apoyo de la presencia de una desventaja regional que incrementaría el grado de deficiencia del mercado.
- (74) En primer lugar, las autoridades españolas recordaron que la I + D contribuye a los objetivos de Lisboa y que, en el contexto del acuerdo relativo a las Perspectivas Financieras 2007-2013 ⁽¹⁵⁾, España recibió una asignación adicional de 2 000 millones EUR de Fondos Estructurales para aumentar el gasto en I + D + i. En opinión de las autoridades españolas, esta asignación específica muestra bien a las claras que el país sufre un retraso en el ámbito de las actividades de I + D.
- (75) En segundo lugar, las autoridades españolas recuerdan que las actividades de I + D del proyecto objeto de evaluación se llevarán a cabo en zonas asistidas encuadradas en el ámbito de aplicación del artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado ⁽¹⁶⁾.
- (76) España también ha subrayado que el desarrollo de ITP en el País Vasco contribuiría al desarrollo regional en una región afectada por la reestructuración industrial (cierre de la industria pesada).
- (77) Además, en opinión de las autoridades españolas, el proyecto contribuye al desarrollo de una infraestructura científica (organismos de investigación), tecnológica (centros de pruebas) y educativa (escuela de ingeniería) en la región.
- (78) Por último, las autoridades españolas estiman que el proyecto contribuye al desarrollo de una red de subcontratistas capaces de trabajar en un ámbito muy avanzado. En la actualidad ITP solo puede adquirir el [< 50] % de sus insumos en España y pretende incrementar este porcentaje de manera significativa.
- (79) A modo de conclusión, las autoridades españolas alegan que la desventaja regional y el efecto positivo del proyecto a escala regional contribuyen a la deficiencia del mercado y como tal deberían ser considerados por la Comisión.
- (80) España añade también que, si la Comisión no reconoce esta desventaja, contradiría el enfoque contenido en el Encuadramiento de I + D de 1996, que contemplaba una prima automática del 5 % para los proyectos llevados a cabo en zonas asistidas encuadradas en el ámbito de aplicación del artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado [siendo la prima del 10 % para las zonas encuadradas en el artículo 87, apartado 3, letra a), del Tratado].
- (81) Es cierto que, en términos de gasto en I + D, las estadísticas muestran que España se encuentra rezagada en comparación con la media de la UE. Sin embargo, la Comisión señala que este no es *per se* un argumento suficiente para justificar una ayuda individual sino un argumento que avalaría un enfoque más horizontal a favor del fomento de las actividades de I + D ⁽¹⁷⁾.
- (82) En segundo lugar, la Comisión señala que el proyecto de I + D se desarrolla en zonas asistidas. La Comisión señala también que, al no incluir la prima de ayuda regional en el Marco I + D + i, ha contribuido a dirigir mejor la ayuda estatal a aquellos proyectos que contribuyen a la eficiencia económica. La Comisión ha reconocido que las ayudas estatales pueden contribuir a alcanzar objetivos de equidad, tales como el desarrollo regional, u objetivos de eficiencia, como puede ser responder a las deficiencias del mercado ⁽¹⁸⁾. En consecuencia, la Comisión ha revisado las distintas normas sobre ayudas estatales de forma coherente, armonizando las condiciones de compatibilidad con el objetivo de las medidas adoptadas por los Estados ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁵⁾ Punto 54 bis del documento 15931/05 del Consejo Europeo sobre las Perspectivas Financieras 2007-2013.

⁽¹⁶⁾ Véase la Decisión de la Comisión en el asunto N 626/06, sobre el mapa regional español, adoptada el 20.12.2006.

⁽¹⁷⁾ En 2007 y 2008, la Comisión ha aprobado varios regímenes de ayuda a favor de actividades de I + D, notificados por las autoridades españolas.

⁽¹⁸⁾ Véase, por ejemplo, el Plan de Acción de Ayudas Estatales — Menos ayudas estatales con unos objetivos mejor definidos: programa de trabajo para la reforma de las ayudas estatales 2005-2009, COM(2005) 107 final, adoptada por la Comisión el 7 de junio de 2005.

⁽¹⁹⁾ Por tanto, no se contempla la prima regional en el recientemente adoptado Reglamento (CE) n° 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto de 2008, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado (Reglamento general de exención por categorías) (DO L 214 de 9.8.2008, p. 3).

- (83) En tercer lugar, la Comisión señala el argumento esgrimido por España sobre la necesidad de crear la infraestructura necesaria en los campos de la investigación, la tecnología y la educación. En el caso que nos ocupa, sin embargo, las autoridades españolas no han demostrado que la ayuda concedida a una empresa determinada, ITP, sea necesaria para desarrollar la infraestructura del conocimiento. Además, la Comisión señala que la medida que está siendo evaluada es una ayuda individual a un único beneficiario. Su incidencia en la infraestructura anteriormente mencionada solo puede ser muy indirecta.
- (84) Por último, la Comisión señala que la ayuda aspira a contribuir al desarrollo de una red de subcontratistas. Si bien en términos de desarrollo regional estos objetivos serían sin duda relevantes, desde una perspectiva europea más amplia, no es seguro que se vayan a multiplicar las infraestructuras o de que vaya a haber una red de subcontratistas en torno a cada gran empresa, especialmente en un sector integrado como es el aeronáutico. En un sector tan avanzado y tecnológicamente especializado, en el que los programas reúnen a muchos socios de toda Europa y de todo el mundo, aunque no es obvio ver los beneficios de crear una red de subcontratistas en zonas asistidas, también es cierto que tener que abastecerse en un [> 50] % de insumos procedentes del extranjero es signo de una gran dependencia de los socios internacionales y constituye, por tanto, un factor de riesgo.
- (85) La Comisión considera, por consiguiente, que la situación específica de la zona asistida en la que se desarrolla el proyecto muestra un grado de deficiencia del mercado muy ligeramente superior, especialmente por lo que se refiere a la existencia de subcontratistas tecnológicamente avanzados que pudieran ser socios capaces de compartir riesgos.

7.3. Conclusión sobre la deficiencia del mercado

- (86) Basándose en estos argumentos, la Comisión puede concluir que existe una deficiencia del mercado en el caso objeto de evaluación.

8. EFECTO INCENTIVADOR

- (87) Teniendo en cuenta los elementos de que se disponía en aquella fase de la investigación, en la decisión de incoación del procedimiento la Comisión expresó dudas en cuanto al efecto incentivador de la ayuda.

8.1. Necesidad de la ayuda

- (88) De conformidad con el capítulo 6 del Marco I + D + i, la Comisión debe verificar, en primer lugar, si el beneficiario presentó la solicitud de ayuda antes de que se iniciara el proyecto I + D.
- (89) Como también se ha mencionado en los considerandos 31 y siguientes, las autoridades españolas han indicado

que la ayuda fue solicitada por ITP antes de que comenzara el proyecto, con lo que se ajusta a lo dispuesto en el capítulo 6, segundo párrafo, del Marco I + D + i.

- (90) Como se ha mencionado anteriormente, la Comisión tenía dudas a propósito del proceso de toma de decisiones y de la notificación tardía. La información facilitada por España permite concluir que la medida notificada se refiere a una única ayuda que se concedió en dos tramos. Por consiguiente, la evaluación del efecto incentivador se ha de llevar a cabo para toda la ayuda.
- (91) En relación con el proceso de toma de decisiones, la Comisión desea subrayar que las condiciones específicas del presente caso (cambio de competencias, enfoque en dos fases y transición a las nuevas normas sobre ayudas estatales) hacen que su evaluación en relación con este caso sea peculiar.
- (92) La Comisión señala, en primer lugar, que por lo general dudará del efecto incentivador de una medida cuando se adopten varias decisiones de concesión en relación con un único proyecto. También dudará del efecto incentivador cuando la decisión formal de conceder la ayuda sea adoptada por el Estado en un momento en que el proyecto se encuentre bastante avanzado. En el caso de actividades de I + D, es esencial que la ayuda influya en el comportamiento de la empresa, induciendo una inversión más cuantiosa o más rápida en un proyecto. Sin tal repercusión, la ayuda no tendría efecto incentivador y no sería necesaria.
- (93) Para poder influir de esta forma, la concesión de la ayuda ha de ser decidida por el Estado, ya sea formalmente, aunque con una cláusula suspensiva a la espera de la necesaria autorización por parte de la Comisión de la compatibilidad de la ayuda sobre la base del artículo 88, apartado 3, del Tratado, ya sea mediante una carta de intenciones⁽²⁰⁾, que no daría pie a expectativas legítimas, pero sería lo bastante firme para indicar la voluntad del Estado de dar su apoyo a un proyecto.
- (94) La Comisión señala también que una condición necesaria para la compatibilidad de la ayuda a un proyecto de I + D es que se notifique previamente con arreglo a lo dispuesto en el artículo 88, apartado 3, del Tratado. Si la ayuda concedida se notifica cuando el proyecto para el que se concede está próximo a su final, quiere decir que el Estado no está convencido de la ayuda que tiene la intención de conceder o que no está en condiciones de ofrecer garantías a propósito de la misma. Si, ante esta incertidumbre, la empresa es capaz de desarrollar el proyecto e incluso de llevarlo a término, es probable que la ayuda no sea totalmente necesaria para la propia empresa.

⁽²⁰⁾ Véase también el considerando 31.

8.2. Indicadores de base

- (95) De conformidad con el capítulo 6 del Marco I + D + i, la Comisión ha de evaluar, siempre que se trate de medidas individuales, una serie de criterios que indican el efecto incentivador de la ayuda, relacionados con el aumento de tamaño, alcance o velocidad del proyecto o con el aumento del importe total gastado en I + D por el beneficiario.
- (96) En sus observaciones, las autoridades españolas han facilitado una serie de elementos de hecho para demostrar que se han cumplido los criterios básicos antes mencionados.
- (97) En primer lugar, según las autoridades españolas, la ayuda habría sido necesaria para que ITP hiciera una inversión equivalente al 12 % del proyecto, lo que supone un incremento de tamaño y alcance. Sin la ayuda, ITP no habría podido realizar una inversión tan elevada ⁽²¹⁾.
- (98) En segundo lugar, las autoridades españolas estiman que la ayuda habría acelerado el proyecto. España alega que el desarrollo del Trent 1000 requiere mucho menos tiempo que otros motores anteriores.
- (99) En tercer lugar, España señala que el gasto medio de I + D en personal de ITP (24 %) es superior a la media del sector (19 %). Por otra parte, en los últimos años ITP ha invertido mucho en I + D, ya que el coeficiente entre I + D y volumen de negocios fue del 16 % en 2005, el 26 % en 2006 y el 22 % en 2007. España compara estas cifras con una media europea para el sector del 11 % en 2005 y 2006. Las autoridades españolas indican que, sin la ayuda destinada al Trent 1000, las cifras de I + D/volumen de negocios habrían descendido al [...] % y al [...] % en 2006 y 2007, respectivamente.
- (100) ITP ha facilitado información pormenorizada a propósito de su plantilla. A este respecto, indica que, partiendo de la hipótesis de que sin la ayuda no habría podido llevar a cabo el proyecto, tendría dificultades para volver a colocar a los [...] empleos a tiempo completo que han venido colaborando en el proyecto. ITP afirma que una parte mínima podría ser recolocada en empleos de investigación y tecnología, pero que tendría dificultades para retener a los demás investigadores. Según ITP, el que se mantuviera la elevada cifra de gasto en I + D, ya indicaría que la ayuda ha producido un efecto incentivador.
- (101) La Comisión señala que la evaluación de estos indicadores depende de la hipótesis alternativa que se habría materializado sin la ayuda. Si la ayuda ha hecho posible realmente que ITP se lance a un proyecto más ambicioso, habrá producido un efecto incentivador sobre el alcance y el tamaño del proyecto.
- (102) Antes al contrario, la Comisión señala la ambigüedad de las cifras relativas al gasto de I + D. Si bien es cierto que ITP presenta niveles elevados de gasto en I + D comparados con sus competidores en el sector, es posible que ello se deba principalmente a su falta de ingresos procedentes de programas anteriores, como se ha descrito anteriormente ⁽²²⁾, más que a su intensidad de I + D. Por otra parte, la Comisión no puede aceptar que el hecho de mantener unos niveles constantes de gasto en I + D y personal demuestre que la ayuda ha provocado un efecto incentivador. Al contrario, en circunstancias normales da la impresión de que, si la ayuda no incide en el gasto en I + D ni en el de personal de I + D, implicaría que el efecto de la ayuda es más bien apoyar a un proyecto que sustituye a otros anteriores que ya han finalizado, que apoyar nuevas iniciativas del beneficiario.
- (103) En cualquier caso, en la evaluación de una ayuda individual la Comisión ha de realizar una valoración detallada de la información presentada por el Estado miembro y el beneficiario, más allá de los indicadores de base antes mencionados.

8.3. Opciones alternativas

- (104) En su evaluación detallada del efecto incentivador, la Comisión se ha basado en el apartado 7.3.3 del Marco I + D + i.
- (105) ITP ha remitido la presentación que realizó ante su Consejo de Administración cuando tomó la decisión de invertir en el proyecto. La documentación pone de manifiesto que la empresa se había planteado varias alternativas antes de negociar con RR, con planes de negocio para cada alternativa, con y sin ayuda:
- [...] % del motor (turbina de baja presión completa),
 - [...] % (turbina de baja presión menos NGV, álabes guía de turbina),
 - [...] % (turbina de baja presión menos NGV y sellos),
 - [...] % (componente THB y disco); en este caso ITP habría sido un simple subcontratista.

⁽²¹⁾ Este argumento se trata con mayor detalle en el capítulo siguiente (véase el capítulo siguiente de la Decisión, considerando 104 y siguientes).

⁽²²⁾ Trent 500 y Trent 900, objeto de los asuntos C 38/01 y N 165/03, respectivamente.

- (106) Se debe recordar que el proyecto es el resultado final de una negociación entre ITP y RR. Resulta muy difícil imaginar cuál habría sido el resultado de dicha negociación en ausencia de ayuda.
- (107) De hecho, aunque ITP disponía de alternativas, no se trataba de proyectos realmente contrafácticos, en el sentido de que también dependían de la otra parte en la negociación. Por otra parte, sobre la base de los argumentos esgrimidos por RR, da la impresión de que no estaban interesados en una pequeña participación por parte de ITP (en torno al [...] %), pues habría obligado a RR a correr más riesgos, a llevar a cabo algunas actividades directamente o a encontrar otros socios.
- (108) Además, aunque se presentaron al Consejo de Administración de ITP los cálculos financieros para el proyecto con y sin ayuda, parece que la disponibilidad de ayuda se tuvo en cuenta en la decisión adoptada por ITP de llevar a cabo el proyecto ⁽²³⁾.
- (109) Por último, sobre la base de los análisis llevados a cabo por ITP de las diversas participaciones alternativas, da la impresión de que la decisión se adoptó esencialmente en función de una serie de factores cualitativos (resumidos en algunos diagramas SWOT), en lugar de en factores cuantitativos (como, por ejemplo, la tasa interna de rentabilidad prevista, TIR), que también se comunicaron al Consejo de Administración. Se ha de señalar que la TIR no es nada elevada, comparada con el coste medio de capital del [...] %. Es probable que la TIR calculada a 25 y 50 años demuestre que sin ayuda el proyecto no sería lo suficientemente rentable para que la empresa invirtiese en él. El escaso nivel de la TIR final, incluso con ayuda, confirma también que, al aceptar llevar a cabo la inversión con un rendimiento previsto escaso, el objetivo real de ITP era consolidar una posición más fuerte en el mercado.
- (110) Por tanto, la Comisión señala que, sin lugar a dudas, la concesión de la ayuda decidió a ITP a invertir en un proyecto mayor, con un alcance más ambicioso.
- (111) La Comisión señala también que resulta difícil establecer un proyecto exactamente contrafáctico, ya que había varias alternativas iniciales, que, en cualquier caso, se hubieran tenido que negociar posteriormente con el líder del proyecto, RR.
- (112) La Comisión señala que el proyecto es rentable, como es habitual en los proyectos de fabricación de motores aeronáuticos, puesto que invertir en un proyecto con una rentabilidad negativa sería contrario a toda lógica empresarial. La Comisión señala que en este tipo de proyectos el indicador más relevante utilizado por la empresa en su decisión de invertir es la TIR, en la que incide positivamente la ayuda al permitirle ir más allá del coste medio de capital del sector.
- (113) La Comisión afirma que, como en otros proyectos de motores aeronáuticos, el importe de la inversión inicial es especialmente importante y la evolución temporal de los flujos de tesorería se caracteriza por un flujo acumulado negativo; en el caso que nos ocupa, durante los primeros 19 años.
- (114) Por último, la Comisión ha evaluado el grado de riesgo existente en el proyecto de investigación. ITP ha enumerado los principales riesgos del proyecto:
- los riesgos técnicos para lograr las especificaciones para la primera certificación en un período reducido, comparado con programas anteriores,
 - los riesgos técnicos derivados de tener que rediseñar en fases preliminares de la producción,
 - los riesgos comerciales derivados de la política de precios (fuera del control de ITP),
 - los riesgos derivados del tipo de cambio (al estar las ventas denominadas en dólares), y
 - los riesgos relacionados con el coste unitario de producción, que fue fijado por Boeing en un nivel inferior en un [...] % al de los motores anteriores. Este coste se ve afectado principalmente por la novedad del diseño y el coste de las materias primas.
- (115) ITP ha realizado estimaciones sobre la variación del valor actual neto (VAN) del proyecto basándose en cambios en algunos de estos parámetros. Estas estimaciones muestran que el VAN puede pasar a ser claramente negativo si las ventas no están a la altura de lo esperado, si el tipo de cambio es menos favorable o si se incrementa el coste de las materias primas.

⁽²³⁾ Asimismo cabe señalar que en la misma presentación se hace referencia a las posibles dificultades en las negociaciones con la Comisión, aunque refiriéndose, en el peor de los casos, a algunos ajustes en los importes y las condiciones y sin mencionar el riesgo de que se prohibiera totalmente la ayuda. Sin embargo, esta referencia no genera ninguna expectativa legítima por parte de la empresa de recibir la propia ayuda. Simplemente refleja la experiencia de la empresa en dos casos anteriores de ayudas estatales.

(116) La Comisión señala que los riesgos del proyecto son significativos y que no todos los riesgos indicados por ITP tienen la misma relevancia a la hora de evaluarlos, como es el caso, por ejemplo, del riesgo cambiario. La Comisión señala también que ITP ha podido presentar cálculos pormenorizados de los aspectos financieros del proyecto, incluida su sensibilidad a los factores de riesgo. Estos cálculos muestran, en primer lugar, que el proyecto es moderadamente rentable comparado con el coste medio de capital de la empresa. En segundo lugar, ponen de manifiesto que los riesgos técnicos y comerciales son significativos, especialmente si se comparan con la cuantía de la inversión y su flujo de tesorería previsto.

(117) Basándose en estos elementos, la Comisión puede aceptar que la ayuda tiene un efecto incentivador, ya que permite a ITP participar en un proyecto en una escala que no podría desarrollar sin la ayuda.

9. PROPORCIONALIDAD

(118) Con objeto de evaluar la proporcionalidad de la medida, la Comisión ha de valorar en primer lugar los costes elegibles, y especialmente si se habían despejado las dudas planteadas en la decisión por la que se incoó el procedimiento. A continuación, la Comisión ha de examinar el instrumento de ayuda, y también en este caso determinar si se han despejado las dudas suscitadas. En tercer lugar, la Comisión ha de examinar si son aplicables al proyecto las primas por desventaja regional y por colaboración. Por último, la Comisión tiene que definir la intensidad de la ayuda y verificar que cumple las condiciones establecidas en el Marco I + D + i.

9.1. Costes elegibles

(119) En la decisión por la que se incoa el procedimiento, la Comisión planteó cuatro dudas sobre los costes elegibles del proyecto subvencionado:

a) la clasificación del gasto en función de las categorías de investigación se realizó sobre la base de un modelo teórico y no reflejaba los costes reales (y ni siquiera los costes previstos) del beneficiario;

b) en la clasificación del gasto, el nivel de los estudios consagrados al desarrollo experimental fue especialmente elevado comparado con las restantes categorías de gasto, teniendo en cuenta especialmente otros proyectos de desarrollo de motores;

c) cabía cuestionar varios aspectos específicos: la cuantía destinada a gestión técnica en el primer año del proyecto y el gasto relativo a equipos (especialmente si tales equipos se emplearon exclusivamente para el proyecto), y

d) la inclusión de algunos costes incurridos por ITP en los años 2008-2009, tras la certificación del motor.

(120) La Comisión planteó dudas en relación con la clasificación de las actividades sobre la base de las definiciones de investigación industrial y de desarrollo experimental incluidas en el apartado 2.2, letras f) y g), del Marco I + D + i. Asimismo se basó en su propia experiencia en el ámbito de la I + D ⁽²⁴⁾.

(121) La Comisión planteó una duda sobre los costes elegibles, especialmente a propósito del gasto en equipos, sobre la base del apartado 5.1.4 del Marco I + D + i.

(122) En respuesta a la decisión de incoación, las autoridades españolas facilitaron una nueva clasificación de costes que reflejaba las actividades realmente realizadas o planificadas, con la clasificación resultante en términos de categorías de I + D. Los nuevos datos facilitados por España permitieron a la Comisión analizar en detalle cada paquete de trabajo y comprobar que la clasificación de actividades de I + D era correcta.

(123) Por otra parte, las autoridades españolas han aceptado que el plazo máximo para tener en cuenta los costes elegibles es la certificación de la aeronave. Habida cuenta de que los costes incurridos después de esa certificación eran muy pequeños, ello no afecta de manera significativa al importe total de la distribución de costes entre las categorías de I + D.

(124) España también ha accedido a considerar que el trabajo realizado entre la certificación del motor y la de la aeronave constituye desarrollo experimental en lugar de investigación industrial, dado que este trabajo se realiza en prototipos del módulo de la turbina.

(125) Las autoridades españolas también han aceptado incluir en la categoría de desarrollo experimental el 100 % de los trabajos realizados en tareas relacionadas con la comprobación de los componentes ([...] EUR). Ello es coherente tanto con la clasificación utilizada para otras tareas como con la propia definición propuesta por ITP, según la cual se han de considerar como desarrollo experimental las pruebas dedicadas a las horas totales de funcionamiento (pertenecen a esta categoría las pruebas de fatiga).

⁽²⁴⁾ Especialmente sobre los proyectos financiados al amparo del Programa marco de I + D, véase la Decisión nº 1982/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativa al séptimo programa marco de la Comunidad Europea para acciones de investigación, desarrollo tecnológico y demostración (2007 a 2013) (DO L 412 de 30.12.2006, p. 1), y sobre su experiencia en la evaluación de asuntos de ayuda estatal en el sector de los motores aeronáuticos.

- (126) En sus observaciones y amén de suscribir los argumentos esgrimidos por las autoridades españolas, ITP reconoció también que su sistema interno de contabilidad no permitía separar los costes de I + D en función de las distintas categorías. Ello explicaba por qué la categorización se efectuó en función de lo que parecía un modelo teórico. ITP aseveró también que había comenzado a adaptar su sistema contable con vistas a introducir esta categorización, ya que también lo exigen las Normas internacionales de información financiera (NIIF) ⁽²⁵⁾.
- (127) Las autoridades españolas facilitaron una versión corregida y definitiva de los costes elegibles que se incluye en el cuadro que figura a continuación. Los costes elegibles totales del proyecto para todo el período 2005-2008 ascienden a 73 567 000 EUR. De ellos, los costes relacionados con actividades clasificadas como investigación industrial se elevan a 29 296 000 EUR (39,8 % de los costes elegibles totales). Los costes de las actividades de desarrollo experimental son de 44 212 000 EUR (60,1 %). También se incluyen en el proyecto los estudios preparatorios por un importe de 59 000 EUR.

Cuadro — Costes elegibles

(millones EUR)

Categoría de I + D	2005	2006	2007	2008	Total
Investigación industrial	[...]	[...]	[...]	[...]	29,296
Estudios de viabilidad	[...]	[...]	[...]	[...]	0,059
Desarrollo experimental	[...]	[...]	[...]	[...]	44,212
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	73,567

- (128) Habida cuenta de la detallada información facilitada por las autoridades españolas, su aceptación de las observaciones sobre los aspectos específicos relativos al límite temporal del proyecto y la clasificación de determinados tipos de gasto, la Comisión dispone de una visión completa de los costes elegibles y de su categorización.
- (129) En conclusión, en los costes elegibles solo se incluyen actividades que pueden ser subvencionables al amparo del apartado 5.1.4 del Marco I + D + I, asignadas correctamente a las respectivas categorías de investigación industrial y desarrollo experimental, como se definen en el apartado 2.2 de dicho Marco.
- (130) En la notificación original, las autoridades españolas tenían la intención de utilizar un instrumento que aunaba las características de un anticipo reembolsable —con reembolso del principal del crédito en proporción al éxito del proyecto— y un crédito bonificado, sin que el beneficiario haya de pagar intereses. En su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión planteó dudas sobre este instrumento híbrido, que aportaría una doble ventaja al beneficiario, al combinar el elemento de riesgo compartido del anticipo con la certidumbre de la ventaja en términos de intereses condonados. La combinación de estas dos ventajas habría hecho que la ayuda fuese demasiado generosa para el beneficiario.
- (131) En el apartado 2.2, letra h), del Marco I + D + I se define anticipo reembolsable. Las condiciones para su compatibilidad se definen en el apartado 5.1.5 del Marco I + D + I.
- (132) El crédito bonificado es un crédito con un tipo de interés reducido (en este caso un tipo de interés cero). El elemento de ayuda es el importe de los intereses que se ahorra el beneficiario, calculado como la diferencia entre el tipo de mercado aplicable al crédito y el interés realmente pagado. En el caso que nos ocupa, el tipo de mercado era el tipo de referencia, sin puntos básicos adicionales, y el interés abonado fue cero. En la decisión de incoación, la Comisión también planteó dudas sobre el nivel del tipo de interés que se ha de utilizar en el cálculo del elemento de ayuda del crédito. Como se describe más adelante, este aspecto ya no es relevante.
- (133) En sus observaciones, las autoridades españolas reconocieron, en primer lugar, la existencia de esta doble ventaja y aceptaron corregir el instrumento de ayuda. Asimismo, indicaron que propondrían conceder la ayuda mediante un crédito bonificado. En su opinión, la razón para utilizar un crédito bonificado es simplemente que pensaron que sería más fácil que fuera autorizado por la Comisión.
- (134) ITP adoptó la misma posición en sus observaciones. No obstante, la empresa añadió también que podría aceptar que el instrumento de ayuda fuera un anticipo reembolsable ⁽²⁶⁾.
- (135) En su carta de 19 de diciembre de 2007, la Comisión mencionó que un anticipo reembolsable probablemente garantizaría una mayor proporcionalidad en el presente caso.
- (136) La Comisión señaló que adaptar en 2007 el instrumento de ayuda, como proponen las autoridades españolas, hacia un crédito con interés cero, habría supuesto una ventaja para el beneficiario, porque en ese momento se habrían reducido un tanto los riesgos comerciales, al estar incrementándose las ventas de motores.

⁽²⁵⁾ Estas normas permiten una nueva clasificación en la contabilidad de los gastos relacionados con la investigación industrial, incluidos en el debe, y los relativos al desarrollo experimental, incluidos en el haber.

⁽²⁶⁾ En su carta de 25.2.2008, ITP señala que había solicitado «un crédito reembolsable en caso de éxito del proyecto».

- (137) En el caso que nos ocupa, la ayuda habría desempeñado el papel del anticipo al garantizar a ITP que dispondría de efectivo suficiente para realizar las inversiones, mientras que en ese momento habría permitido que ITP se ahorrara los intereses. ITP no solo habría reembolsado exclusivamente el principal sino que también se habría ahorrado abonar una tasa adicional en caso de éxito. La Comisión consideró que se trataba de una ventaja excesiva para la empresa e invitó a las autoridades españolas a sugerir fórmulas para reducirla, ya sea cambiando el instrumento, ya sea introduciendo cláusulas y condiciones que relacionasen el instrumento con el riesgo.
- (138) Por otra parte, la Comisión señaló que los anticipos reembolsables son un instrumento de riesgo compartido que, en caso de éxito de los proyectos, permiten un reembolso más que proporcionado por parte del beneficiario; si se cumplen las previsiones de ventas, se reembolsa plenamente la ayuda, intereses incluidos. Si las ventas se mantienen por debajo de las previsiones, el reembolso se reduce proporcionalmente⁽²⁷⁾. Si las ventas superan las previsiones, el reembolso excede del importe del anticipo recibido.
- (139) En la evaluación del asunto, la Comisión y las autoridades españolas llegaron a la conclusión de que el instrumento apropiado para este tipo de ayuda es un anticipo reembolsable con las características específicas antes señaladas.
- (140) El instrumento de ayuda se estructura en torno al razonamiento esgrimido por las autoridades españolas según el cual las dos decisiones de concesión adoptadas en el presente caso son dos tramos de la misma ayuda, con una única solicitud de ayuda.
- (141) El calendario modificado de la ayuda está basado en los elementos que se exponen a continuación.
- (142) El desembolso de la ayuda sigue el calendario previsto para los dos tramos.
- (143) El reembolso se calcula sobre la ayuda total recibida por ITP, actualizado al tipo de referencia para 2005 (4,08 %).
- (144) El año [...] será en el que, sobre la base de las previsiones anteriores, se considerará completo el reembolso total actualizado.
- (145) Una previsión prudente de ventas se sitúa en los [...] motores (para [...] aeronaves), y no incluye las sustituciones. Esta cifra se recoge en el plan de negocio interno de ITP, presentado al Consejo de Administración con vistas a que decidiese invertir en el proyecto.
- (146) Los reembolsos se han de considerar como importes en euros por motor vendido; el importe por motor variará como sigue: hasta [...] motores vendidos (40 % de la última previsión) ITP pagará [...] EUR por cada motor; de [...] a [...] motores (hasta el 85 % de la última previsión), ITP pagará [...] EUR por cada motor; de [...] a [...] motores (la última previsión), ITP pagará [...] EUR.
- (147) Al establecer estos importes, las autoridades españolas han tenido en cuenta el hecho de que los primeros motores se venden con un descuento comercial más elevado. Asimismo han tomado en consideración el flujo de tesorería del proyecto, que ya es negativo en los primeros años, ya que la inversión inicial es muy elevada y las ventas se escalonan a lo largo de al menos veinte años.
- (148) Una vez alcanzado el objetivo previsto de [...] motores, ITP abonará una tasa adicional en concepto de objetivos cumplidos del 1 % del volumen de negocios procedente de la venta de cada motor hasta el año 2043⁽²⁸⁾.

9.3. Prima regional

- (149) Las autoridades españolas reconocen que, de conformidad con el Marco I + D + i en vigor desde el 1 de enero de 2007, no se pueden conceder primas regionales a proyectos ejecutados en zonas asistidas. Sin embargo, indicaron que querrían conceder esta prima como mínimo a los costes elegibles del año 2006.
- (150) La Comisión, en su evaluación, solo puede basarse en las disposiciones que ha establecido y que figuran en el Marco I + D + i. Sobre esta base, las consideraciones sobre las posibles desventajas para el proyecto derivadas del hecho de que se ejecute en una zona asistida, deben demostrarse y tenerse en cuenta al evaluar la deficiencia del mercado y el efecto incentivador.
- (151) Como se ha indicado anteriormente, la ayuda se ha de evaluar en su totalidad a tenor de las normas vigentes, es decir, el Marco I + D + i. El Marco I + D + i ya no incluye la posibilidad de añadir una prima para incrementar la intensidad de la ayuda a proyectos ejecutados en zonas asistidas. Por tanto, la Comisión no puede aceptar que la intensidad de la ayuda incluya esta prima.

⁽²⁷⁾ Y el falseamiento de la competencia es menor, ya que el producto no ha sido un éxito.

⁽²⁸⁾ El Marco I + D + I contempla explícitamente que, en caso de éxito superior al resultado definido como de éxito, el Estado miembro de que se trate deberá estar facultado para exigir pagos superiores al reembolso del anticipo (véase el sexto párrafo del punto 5.1.5)

9.4. Prima por colaboración

- (152) Las autoridades españolas han indicado que, en su opinión, el proyecto notificado debería tener derecho a recibir una prima por cooperación internacional. Según sus argumentos, ITP participa en un proyecto internacional para desarrollar el motor Trent 1000 ⁽²⁹⁾.
- (153) En el apartado 5.1.3, letra b), del Marco I + D + i se definen unas condiciones muy precisas para que un proyecto pueda acogerse a primas adicionales en concepto de cooperación internacional: «El proyecto implica la colaboración efectiva entre al menos dos empresas independientes entre sí y si se cumplen las condiciones siguientes: [...] la colaboración debe ser transfronteriza, esto es, cuando las actividades de investigación y desarrollo se lleven a cabo al menos en dos Estados miembros.».
- (154) En la decisión de incoación, la Comisión planteó dos dudas: a) la Comisión dudaba de que se pudiera considerar a ITP y RR como empresas independientes, puesto que la segunda es accionista de la primera con una participación de casi el 47 %, y b) las actividades de I + D del proyecto notificado no podían desarrollarse en su totalidad fuera de España.
- 9.4.1. *ITP y RR no son empresas independientes*
- (155) Las autoridades españolas esgrimieron varios argumentos para acreditar la independencia de ambas empresas.
- (156) En su opinión, ITP participa en el proyecto en calidad de socio que comparte riesgos en condiciones similares a otros socios: el hecho de que las condiciones del contrato sean las mismas que para los demás socios RRSP querría decir que ITP está al mismo nivel que los demás RRSP con los que RR no tiene ninguna relación accionarial.
- (157) En segundo lugar, las autoridades españolas estiman que, si ITP no fuera independiente, no podría trabajar para competidores de RR como General Electric y Honeywell.
- (158) En tercer lugar, RR solo posee el 47 % de las acciones, lo que no supone una participación de control, frente al 53 % en manos del otro accionista, Sener Aeronáutica. Los consejeros del Consejo de Administración designados por RR son minoría (cuatro de un total de nueve), mientras que los restantes son designados por el accionista mayoritario.
- (159) Por último, en opinión de las autoridades españolas, la independencia queda demostrada por la duración de las negociaciones entre ITP y RR sobre el proyecto, que se prolongaron por espacio de dos años antes de que se alcanzase un acuerdo.
- (160) Estos argumentos también fueron esgrimidos por ITP en sus observaciones. Además, según ITP, su independencia de RR es evidente, puesto que las ventas de ITP a RR solo ascenderían al 25 % de su volumen de negocios en 2008, con tendencia a la baja.
- (161) En su carta de 19 de diciembre de 2007, la Comisión también solicitó la opinión de RR a propósito de si ITP y RR podían ser consideradas independientes. Por otra parte, en opinión de RR, «ITP es una empresa independiente desde el punto de vista jurídico y financiero y [...] no está controlada por RR. [...] Sin embargo, ITP es un colaborador importante de RR en determinados programas civiles, especialmente en los motores Trent 500 y 900, y RR mantiene su participación en ITP en parte para proteger sus intereses en esos programas en colaboración y para ayudar a ITP a convertirse en un operador (y socio) independiente en el sector aeronáutico».
- (162) RR afirma también que «establecer relaciones con socios estratégicos independientes a largo plazo que puedan compartir riesgos, ofrecer capacidades de diseño y movilizar recursos financieros es una iniciativa lógica y no infrecuente entre los OEM (fabricantes de equipos originales) implicados en el diseño y la fabricación de turbinas de gas».
- (163) La Comisión ha evaluado en detalle la relación entre ITP y RR. RR es un accionista importante (47 %) con varios consejeros. Los consejeros designados por RR se abstienen cuando se debaten proyectos de esta empresa, pero están presentes cuando se deciden las estrategias.
- (164) En segundo lugar, la Comisión señala que ITP ha participado en otros proyectos de RR (el Trent 1000 es el tercer motor de gran envergadura en el que interviene ITP).
- (165) La disposición que figura en el Marco I + D + i relativa a «independiente» se ha de interpretar en sentido diferente a «no controlada». Dicho de otro modo, no basta con no estar controlada por otra empresa para ser considerada independiente de ella.

⁽²⁹⁾ Las autoridades españolas alegan también que ya se autorizó este tipo de primas en casos anteriores relativos a ITP.

- (166) Por analogía con la definición de pequeña y mediana empresa (PYME) ⁽³⁰⁾, se deberán considerar empresas vinculadas aquellas que mantienen relaciones de capital entre sí (en este caso una participación del 47 %). Aún podrían ser consideradas independientes a los efectos del control de las operaciones de concentración ⁽³¹⁾ o desde el punto de vista de las normas de contabilidad, ya que ITP no está consolidada en la contabilidad de RR.
- (167) Lo relevante en este caso es que dos empresas vinculadas del mismo sector no tienen dificultades para colaborar. Así se confirma si contemplamos la cuestión desde un punto de vista sustancial, es decir, si ITP y RR tienen dificultades para colaborar en proyectos de I + D.
- (168) La inversión de RR en ITP se ha efectuado precisamente con vistas a desarrollar una relación estable a largo plazo ⁽³²⁾, lo que constituye una característica común del sector entre los OEM y sus principales socios. Por ejemplo, RR cita el ejemplo de Snecma y MTU, socios a largo plazo de General Electric y Pratt & Whitney, respectivamente.
- (169) En el caso que nos ocupa, ITP y RR mantienen una colaboración consolidada en el campo de los motores aeronáuticos. El proyecto que se evalúa es el tercer motor de grandes dimensiones desarrollado por RR en el que ITP desempeña un papel significativo (siempre en relación con el mismo componente, la turbina de gas de baja presión). La propia RR reconoce que las anteriores participaciones facilitan y simplifican las colaboraciones futuras.
- (170) En su evaluación de la ayuda concedida a ITP por su participación en el Trent 500 ⁽³³⁾, la Comisión señaló efectivamente que la primera participación significativa de ITP en un motor RR se caracterizaba por una colaboración internacional, pero no contemplaba ninguna prima específica. Como reconoce RR, sin embargo, el hecho de haber participado en proyectos sucesivos aporta un mayor conocimiento mutuo que reduce progresivamente las dificultades que se puedan plantear en la colaboración.
- (171) Dos empresas vinculadas con una relación estable a largo plazo no encuentran dificultad alguna para colaborar. Por tanto, la Comisión ha llegado a la conclusión de que ITP y RR no pueden considerarse independientes la una de la otra en el sentido que exige la prima por colaboración para los proyectos de I + D.
- 9.4.2. *Las actividades de I + D del proyecto notificado se llevarán a cabo íntegramente en España*
- (172) En cualquier caso, tampoco se cumple la segunda condición relativa a la naturaleza transfronteriza del proyecto.
- (173) Las autoridades españolas argumentan que la Comisión debería evaluar el proyecto del motor en su totalidad y no solo la parte que va a desarrollar ITP.
- (174) El apartado 5.1.3, letra b), segundo guión, del Marco I + D + I exige que las actividades de I + D se lleven a cabo en al menos dos Estados miembros diferentes. En este caso, el proyecto que está siendo evaluado es la turbina de baja presión desarrollada por ITP. Las actividades de I + D que pueden acogerse al proyecto se desarrollan en su mayor parte en España e ITP incurre en costes elegibles en sus centros de producción.
- (175) En conclusión, la Comisión considera que no es posible aplicar la prima por colaboración a la presente ayuda, ya que ITP y RR no pueden considerarse independientes y las actividades de I + D se desarrollan en su mayor parte en España.
- (176) No obstante, al igual que hizo anteriormente en relación con la prima regional ⁽³⁴⁾, la Comisión señala que la inaplicación de la prima por colaboración no tiene implicaciones prácticas, dado que la intensidad de la ayuda sigue siendo inferior al nivel establecido en el Marco I + D + i.

9.5. Intensidad de la ayuda

- (177) De conformidad con el apartado 5.1.5 del Marco I + D + i, las intensidades aplicables para los proyectos de I + D financiados mediante anticipos reembolsables son del 60 % para la investigación industrial y del 40 % para el desarrollo experimental. Como se ha indicado anteriormente, no se pueden añadir primas al proyecto objeto de evaluación.
- (178) Como se ha mencionado anteriormente, el proyecto se caracteriza por un 39,82 % de investigación industrial y en torno al 60,18 % de desarrollo experimental. Por tanto, la intensidad total máxima de la ayuda es del 47,93 % ⁽³⁵⁾.
- (179) Habida cuenta de que los costes elegibles totales ascienden a 73 567 000 EUR y de que el importe de la ayuda que las autoridades españolas querían conceder inicialmente era de 36 850 000 EUR (suma de las dos decisiones de concesión), la intensidad de la ayuda resultante habría sido del 50 %, por encima del máximo permitido.

⁽³⁰⁾ Recomendación de la Comisión 2003/361/CE (DO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

⁽³¹⁾ Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004 sobre el control de las concentraciones entre empresas («Reglamento comunitario de concentraciones») (DO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

⁽³²⁾ En palabras de RR: «RR ha desarrollado una productiva relación de trabajo con ITP y esta a su vez ha logrado un conocimiento profundo de las prácticas, los procedimientos, las herramientas y los métodos de RR».

⁽³³⁾ Asunto C 38/01 (DO L 61 de 27.2.2004, p. 87).

⁽³⁴⁾ Véanse los considerandos 149, 150 y 151.

⁽³⁵⁾ $60,1 \times 40 \% + 39,82 \times 60 \% = 47,93 \%$.

- (180) Por consiguiente, las autoridades españolas reconocieron que, como consecuencia de la reclasificación de los gastos elegibles, mencionada anteriormente en los considerandos 119 a 129, tuvieron que reducir el importe de la ayuda para ajustarse a la intensidad máxima. En su carta de 18 de septiembre de 2008, las autoridades españolas indicaron que el importe definitivo de la ayuda sería de 35 262 400 EUR. España facilitó también un calendario revisado de pago y reembolso de acuerdo con las directrices indicadas anteriormente en los considerandos 141 a 148.
- (181) Por tanto, la ayuda sigue estando por debajo de la intensidad máxima de la ayuda establecida por el Marco I + D + i.

9.6. Conclusión sobre la proporcionalidad

- (182) La Comisión puede concluir que la clasificación de costes elegibles, el instrumento de ayuda modificado y la adaptación del importe de ayuda garantizan que la ayuda sigue siendo proporcionada y no supera el mínimo imprescindible. Además, estas condiciones, que son similares a las aplicadas en casos comparables⁽³⁶⁾, garantizan también que la ayuda sea reembolsada plenamente en condiciones normales de mercado, tipos de interés incluidos o incluso más, si las ventas superan las previsiones.

10. REPERCUSIÓN EN LA COMPETENCIA

- (183) En la decisión de incoación, la Comisión propuso que el mercado de referencia para este asunto fuera el mercado de motores aeronáuticos, un mercado mundial, y solicitó la opinión de los terceros interesados al respecto.
- (184) La Comisión recuerda que el sector de los motores aeronáuticos se caracteriza por la presencia de tres grandes OEM (fabricantes de equipos originales), RR, General Electric (GE) y Pratt & Whitney (PW), que están a la cabeza de los programas de motores. En un segundo plano se encuentra una serie de socios de primer nivel (Snecma, MTU y Avio en Europa y MHI, IHI y KHI en Japón, etc.) que en muchos casos mantienen relaciones a largo plazo con un único OEM (como Snecma con GE) o trabajan en cada proyecto con varios OEM (como Volvo). ITP es el más pequeño de los socios de primer nivel.
- (185) Las autoridades españolas indicaron que en el mercado mundial de componentes para motores aeronáuticos, ITP es un actor pequeño comparado con sus competidores (en Europa: Rolls Royce, Snecma, Avio, Volvo, MTU, etc.). Por tanto, la ayuda tendría una incidencia escasa dado el pequeño tamaño de ITP, que supone solo el [5-10] % del mercado más reducido de las turbinas de

gas, un pequeño segmento dentro del mercado de motores. Como se mencionaba en la decisión de incoación, las turbinas de baja presión son un componente esencial del motor, pero no se puede considerar que constituyan un submercado distinto, entre otras cosas porque pueden ser fabricadas tanto por los OEM como por los socios de primer nivel.

- (186) Al margen de RR, ningún otro tercer interesado intervino durante el procedimiento. Habida cuenta de la publicidad dada a la decisión de incoar el procedimiento y del reducido número de operadores en el sector y de su tamaño (todas grandes empresas), de esta ausencia de observaciones la Comisión infiere que ningún competidor estaba preocupado por que la ayuda pudiera falsear los incentivos dinámicos, generar poder de mercado o mantener estructuras de mercado ineficientes.

- (187) La Comisión puede concluir, por tanto, que, al no haber intervenido competidores u otros terceros interesados, y habida cuenta de la muy escasa cuota de mercado de ITP, la incidencia sobre la competencia es muy limitada.

11. AYUDA INDIRECTA A RR

- (188) En la decisión de incoación, la Comisión planteó una duda sobre una posible ayuda indirecta que la medida notificada podría conferir al fabricante de motores, RR. La Comisión señaló que RR puede ser un beneficiario potencial de la ayuda, puesto que es el líder del proyecto Trent 1000 y el accionista principal de ITP. La Comisión señaló también que esta evaluación puede verse influida por las condiciones específicas para la colaboración, en las que puede haber incidido la ayuda.
- (189) Ya en sus observaciones realizadas durante la fase de notificación, las autoridades españolas habían indicado que, desde su punto de vista, no existía ayuda indirecta, ya que el dinero abonado a RR por ITP en calidad de tasa de entrada⁽³⁷⁾ procedía de sus recursos propios y no estaba vinculado a los costes elegibles del proyecto.
- (190) Como solicitó la Comisión en la decisión de incoación, las autoridades españolas han facilitado, además, todos los documentos pertinentes relativos a la cooperación entre ITP y RR, especialmente el memorándum de acuerdo de 2003 y el contrato final de asociación de riesgos (RRSA).
- (191) España e ITP han señalado que el contrato entre el CDTI e ITP indica claramente que son gastos elegibles solo aquellos incurridos en la ejecución del proyecto, lo que descartaría el pago de tasas de ITP a RR.

⁽³⁶⁾ Asuntos Eurocopter N 186/06, Turbomeca N 447/07 o Rolls-Royce Deutschland N 195/07.

⁽³⁷⁾ Es práctica habitual del sector que los RRSP paguen una tasa de entrada al OEM.

- (192) En segundo lugar, las autoridades españolas indicaron que el CDTI verificará estrictamente la ejecución del contrato y no abonará la ayuda a ITP hasta que se acredite el gasto.
- (193) Por último, las autoridades españolas alegaron que los precios utilizados en la relación comercial entre RR e ITP son idénticos a los empleados en los acuerdos RRSP.
- (194) En sus observaciones, RR describió, en primer lugar, los procesos de negociación entre los OEM y los RRSP potenciales, lo que implica mantener negociaciones paralelas con varios socios, tanto en Europa como fuera del continente. Estas negociaciones no se realizan componente a componente, a pesar de que haya algunos ámbitos tecnológicos en los que los OEM no se plantean buscar socios, sino que implican varios niveles de discusión y de posible implicación para los socios. RR indicó también que las contribuciones a los programas por parte de los socios, que pueden incluir efectivo, trabajos de ingeniería y la prestación de servicios y de piezas de desarrollo por parte del RRSP, se negocian y establecen al principio del programa.
- (195) RR afirmó que las negociaciones se llevaron a cabo sin trato de favor, en condiciones plenamente comerciales, de manera análoga a como se haría con otros RRSP. La empresa describió el acuerdo con ITP, que está en consonancia con los acuerdos alcanzados con otros RRSP en el Trent 1000 ⁽³⁸⁾. RR demostró que la aportación global de ITP no le confiere ninguna ventaja financiera.
- (196) Por último, RR afirmó que no se beneficiará de la ayuda concedida por las autoridades españolas a ITP, ya que solo se utilizará en España y para las actividades de ITP relacionadas con la turbina de baja presión. La única ventaja que obtendrá RR será a través de los dividendos a los que tendrá derecho en su calidad de accionista de la empresa.
- (197) La Comisión señala de paso que estos argumentos confirman también la inaplicabilidad de la prima por colaboración (véanse también los considerandos 172 a 176). Al ser ITP el único beneficiario de la ayuda, soporta la totalidad de los costes elegibles. El apartado 5.1.3, inciso i), letra b), primer guión, del Marco I + D + i establece que ninguna empresa ha de soportar más del 70 % de los costes elegibles, algo que claramente no se cumple en el presente caso.
- (198) En su evaluación de estos argumentos, la Comisión señala, en primer lugar, que los documentos remitidos por las autoridades españolas y la información facilitada por las partes indicaban que el acuerdo RRSP entre ITP y RR se había negociado sin duda en condiciones comerciales.
- (199) En segundo lugar, la Comisión indica que el gasto elegible solo se ha producido en España y que en el proyecto subvencionable no se incluyen los costes relacionados con las actividades de RR o llevadas a cabo en sus instalaciones.
- (200) En tercer lugar, la Comisión reconoce que la posición accionarial de RR no le confiere una ventaja de la ayuda concedida a ITP, como no sea la derivada del establecimiento de una asociación a largo plazo.
- (201) La Comisión señala también que se puede decir que los OEM disponen de una ventaja si sus RRSP se benefician de la ayuda, lo que les permite invertir de manera significativa en grandes programas de construcción de motores y permite a los propios OEM compartir los riesgos asociados a tales programas.
- (202) Por otra parte, sin embargo, la Comisión señala que tal ventaja es inevitablemente limitada, si se la compara con las inversiones totales de los OEM en estos programas. La ventaja sería aún más limitada si se la comparara con el tamaño total del mercado de motores y con el volumen de negocios total de los OEM.
- (203) En cualquier caso, parece imposible que se pueda cuantificar esta ventaja, ya que para ello sería necesario compararla con hipótesis alternativas de organizaciones de programas, dada la complejidad de las negociaciones sobre los RRSP.
- (204) En cualquier caso, la Comisión señala que esta ventaja no implica una transferencia de fondos públicos al OEM, especialmente en este caso en el que todo los gastos elegibles se han generado en España.
- (205) Al no existir transferencia de recursos públicos y puesto que la ventaja es limitada y no cuantificable, la Comisión puede concluir, por tanto, que no existe ayuda indirecta a RR en la ayuda concedida por las autoridades españolas a ITP.

12. PRUEBA DE SOPESAMIENTO

- (206) De conformidad con el apartado 7.5 del Marco I + D + i y tomando en consideración todos estos aspectos, los positivos y los negativos, la Comisión sopesa los efectos de la medida y determina si los falseamientos que se producen afectan a las condiciones de los intercambios en medida contraria al interés común.

⁽³⁸⁾ RR no tiene ninguna participación accionarial en estas empresas.

- (207) En el caso que nos ocupa, la Comisión concluye que la ayuda tiene efectos positivos en la medida en que trata de compensar una deficiencia del mercado, en que tiene un efecto incentivador para el beneficiario y en que se concede a través de un instrumento adecuado que garantiza que la ayuda es proporcionada.
- (208) La Comisión concluye también que los efectos negativos de la medida son escasos, ya que el falseamiento de la competencia generado por la ayuda no es significativo, puesto que no ahuyenta las inversiones de los competidores, no crea una posición de poder de mercado y no mantiene una estructura de mercado ineficiente.
- (209) Al sopesar estos elementos, la Comisión señala también que las autoridades españolas han accedido a reducir el importe de los costes elegibles, revisar su clasificación, adaptar el instrumento de ayuda y reducir su importe total.
- (210) Las autoridades españolas presentarán un informe anual sobre la ejecución de la ayuda, que permitirá a la Comisión hacer el seguimiento de la medida.
- (211) En conclusión, la Comisión está en condiciones de afirmar que la prueba de sopesamiento en relación con la ayuda objeto de evaluación es positiva.

13. CONCLUSIONES

- (212) Sobre la base de lo anteriormente expuesto, la Comisión concluye que no debe plantear objeción alguna a la

ayuda de 35 262 400 EUR que España tiene previsto conceder a ITP para el desarrollo de la turbina de baja presión del motor Trent 1000 desarrollado por RR para el Boeing 787.

- (213) Por último, la Comisión considera que la ayuda concedida por España no implica ayuda indirecta a RR.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que España tiene previsto conceder a ITP, por un importe de 35 262 400 EUR es compatible con el mercado común.

Por consiguiente, se autoriza la concesión de dicha ayuda.

Artículo 2

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

Hecho en Bruselas, el 21 de octubre de 2008.

Por la Comisión

Neelie KROES

Miembro de la Comisión