

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 17 de junio de 2009

sobre la ayuda estatal C 33/08 (ex N 732/07) que Suecia tiene previsto conceder a Volvo Aero Corporation para I + D

[notificada con el número C(2009) 4542]

(El texto en lengua sueca es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/838/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

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

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

Habida cuenta de dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

(3) Por carta de 16 de julio de 2008, la Comisión notificó a Suecia su decisión de incoar un procedimiento de conformidad con el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE sobre la medida antes citada. La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* <sup>(2)</sup>. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la medida. Suecia presentó observaciones el 17 de octubre de 2008.

(4) Mediante fax de 28 de octubre de 2008, Fred Bodin, antiguo Presidente y Director General de Volvo Aero, presentó observaciones. Por carta de 31 de octubre de 2008, GE Aviation presentó observaciones. Por correo electrónico de 3 de noviembre de 2008, la sección sindical de IF Metall de Volvo Aero presentó observaciones.

(5) Por carta de 3 de noviembre de 2008, la Comisión transmitió estas observaciones a las autoridades suecas, que las comentaron el 12 de diciembre de 2008.

## 1. PROCEDIMIENTO

(1) Por carta de 10 de diciembre de 2007, las autoridades suecas notificaron a la Comisión la medida relativa a una ayuda que tenían previsto conceder a Volvo Aero Corporation. La Comisión solicitó información complementaria por carta de 28 de enero de 2008. Las autoridades suecas remitieron algunas respuestas relativas a dicha solicitud en una carta de 18 de marzo de 2008.

(2) El 15 de abril de 2008 se celebró una reunión entre las autoridades suecas y los servicios de la Comisión, tras la cual esta remitió otra carta solicitando información suplementaria el 21 de abril de 2008. Las autoridades suecas respondieron a esta carta y presentaron nuevas observaciones mediante carta de 2 de junio de 2008. En dicha carta, las autoridades suecas hacían referencia a información adicional, en particular a intercambios de correo electrónico interno entre directivos del beneficiario. Esta información suplementaria se presentó el 19 de junio de 2008.

(6) La Comisión solicitó información complementaria a las autoridades suecas por carta de 30 de marzo de 2009, a la que contestó Suecia el 3 de abril de 2009.

## 2. OBJETIVO DE LA MEDIDA

(7) Las autoridades suecas tienen previsto conceder una ayuda a Volvo Aero (en lo sucesivo, la «Empresa») para Investigación y Desarrollo («I + D») de componentes para el motor GEnx, motor desarrollado por General Electric (en lo sucesivo, «GE») para los aviones de tipo Boeing B787 y B747-8. El 15 de diciembre de 2004, Volvo Aero y GE firmaron un acuerdo inicial de asociación a riesgo compartido y empezaron a trabajar en el proyecto de I + D.

<sup>(1)</sup> DO C 253 de 4.10.2008, p. 31.

<sup>(2)</sup> Véase la nota a pie de página 1.

- (8) Volvo Aero desarrolla y fabrica componentes para motores de aviones civiles y militares y en 2008 obtuvo un resultado de explotación de 359 millones de coronas suecas (SEK) (unos 39 millones EUR <sup>(3)</sup>) y un margen de explotación del 4,8 %. Es un pequeño actor en el denominado mercado secundario <sup>(4)</sup> y fabrica componentes para todos los fabricantes de equipos originales (OEM): General Electric (GE) y Pratt & Whitney (en lo sucesivo, «PW») en América del Norte y Rolls-Royce (en lo sucesivo, «RR») en Europa.
- (9) Volvo Aero pertenece al grupo Volvo (en lo sucesivo, «el Grupo»). El Grupo opera principalmente en los sectores de vehículos pesados, equipo de construcción y autocares. Fabrica también motores para embarcaciones de recreo y buques comerciales, generadores diésel y equipos para la industria aeroespacial y aeronáutica (a través de su filial Volvo Aero) <sup>(5)</sup>. En 2008, el resultado de explotación del Grupo fue de 15 851 millones SEK (unos 1 704 millones EUR), con un margen de explotación del 5,2 %. Volvo Aero representa el 2 % de las ventas netas y del resultado de explotación del Grupo.
- (10) El GENx está desarrollado por GE y varios asociados con acuerdos de de riesgos e ingresos compartidos (RRSP) como Volvo Aero y las siguientes empresas: Avio (Italia), con el 12 %, responsable del diseño y la fabricación de la caja de engranajes de accesorios; Techspace Aero (Bélgica), con el 5 %, responsable de los estatores del compresor de baja presión, y otros socios en Japón (IHI y MHI con una cuota combinada del 15 %) y en los EE.UU.
- (11) El GENx para el B787 se certificó en marzo de 2008 y el GENx para el B747-8 debería certificarse a mediados de 2009. Estaban garantizados 1120 pedidos de GENx para el B787 y el B747-8, pero Boeing ha retrasado casi dos años el lanzamiento del B787 y de hecho todavía no se ha vendido ningún motor.
- (12) La participación de Volvo Aero en el motor GENx en el marco del RRSP es del 5,6 % de los costes generales del GENx. Volvo Aero se encarga del desarrollo de varios componentes del GENx: el marco del cono del ventilador (*fan hub frame*), el carrito del aumentador de empuje (*booster spool*), marco trasero de la turbina (*turbine rear frame*), carcasa trasera del ventilador (*after fan case*) y la junta de la raíz de la turbina de alta presión (*high pressure turbine root seal*), con un coste total de I + D de 927 millones SEK (unos 100 millones EUR).
- (13) El proyecto de I + D propuesto es cuatro veces más importante que los otros proyectos de I + D que la Empresa ha realizado hasta ahora y es la primera vez que Volvo Aero asume este nivel de responsabilidad. Por otra parte, los riesgos técnicos y económicos ligados al motor GENx son considerables. El motor GENx incluye componentes ligeros complejos que deben aplicarse de una nueva manera. Los ambiciosos objetivos tecnológicos fijados por GE para el desarrollo de los componentes del motor GENx consisten en reducir el consumo de combustible, el nivel sonoro, la emisión de gases y el peso del aparato.
- (14) Las autoridades suecas tenían previsto conceder a Volvo Aero un anticipo reembolsable <sup>(6)</sup> de 362 millones SEK (unos 39 millones EUR, según el tipo de cambio del día de la concesión de la ayuda), lo que corresponde al 39 % de los costes totales subvencionables para la ayuda de I + D. La ayuda todavía no se ha pagado y está sujeta a la aprobación de la Comisión. Según las autoridades suecas, el mecanismo de reembolso garantizaría un rendimiento del 7,32 % sobre el préstamo, lo que es superior al tipo de referencia actual para Suecia (5,49 % en 2007).
- (15) El reembolso del anticipo se determina sobre la base de las ganancias que este proyecto aporta a Volvo Aero (en forma de pagos de GE a Volvo Aero). Las autoridades suecas se basan en una previsión de 23 000 millones SEK <sup>(7)</sup>, correspondientes a una previsión de 4 937 motores vendidos de aquí a 2028. Hasta alcanzar este volumen, se supone que Volvo Aero debe pagar al Estado el [...] <sup>(\*)</sup> % de los pagos de GE, incluidos los pagos de otros modelos de motores desarrollados a partir del GENx. Cuando las ventas superen 23 000 millones SEK, Volvo Aero deberá seguir pagando derechos correspondientes al [...] % del volumen de negocios anual de los GENx (excluidos los motores desarrollados posteriormente), sin límite temporal.
- (16) Volvo Aero pidió ayuda al Gobierno sueco en una carta de 7 de diciembre de 2004, antes de que se iniciara el proyecto. En diciembre de 2004, las autoridades suecas se comprometieron verbalmente con Volvo Aero a conceder una ayuda al proyecto de I + D (sin precisar el importe exacto ni la forma que tendría esta ayuda). El Gobierno expresó simplemente de manera informal, en una conversación telefónica entre el Ministerio de Industria y Volvo Aero, que era favorable a conceder una ayuda.
- (17) Según Volvo Aero, la empresa firmó el contrato con GE el 15 de diciembre de 2004, a pesar de la ausencia de confirmación escrita de esta ayuda por parte del Gobierno, basándose en el compromiso verbal. Las autoridades suecas no aprobaron formalmente la ayuda hasta el 14 de junio de 2007, cuando indicaron a la Oficina de Deuda Pública que formalizara el préstamo, tras haber establecido claramente, según las autoridades suecas, la amplitud de la participación de Volvo Aero en el proyecto. Para entonces ya se había completado gran parte del proyecto de I + D

<sup>(3)</sup> Según el Banco Central Europeo, el tipo de cambio de la corona sueca al euro el día de la notificación, 10 de diciembre de 2007, era aproximadamente de 9,3.

<sup>(4)</sup> El mercado secundario incluye proveedores de aeroestructuras como: Hamilton (US), Honeywell (US), IHI (JP), MTU (DE), Snecma (FR), Avio (IT), ITP (ES).

<sup>(5)</sup> El Grupo presta también otros servicios como financiación, arrendamiento financiero, seguros, servicios financieros, garantías, alquiler, soluciones TI y operaciones logísticas.

<sup>(6)</sup> El anticipo reembolsable consiste en un préstamo para un proyecto que se paga en una o varias veces y cuyas condiciones de reembolso dependen del resultado del proyecto I + D+i.

<sup>(7)</sup> Previsiones de Volvo Aero por ingresos de las ventas de motores y piezas de recambio.

<sup>(\*)</sup> Secreto comercial.

### 3. RAZONES PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

- (18) La Comisión decidió incoar un procedimiento de investigación formal debido a las consideraciones que se resumen a continuación:
- (19) La Comisión tenía reservas en cuanto a las deficiencias del mercado mencionadas por Suecia, en particular, la asimetría de información sobre la financiación que se aplica a este tipo de proyecto<sup>(8)</sup>. Dado que Volvo Aero no es financieramente independiente del Grupo Volvo y que de hecho el proyecto se financió con ayuda del flujo de tesorería operativo y la tesorería del Grupo, cabe preguntarse si Volvo Aero carece verdaderamente de recursos para participar en el proyecto GENx.
- (20) La Comisión tenía dudas sobre el efecto incentivador de la ayuda y su necesidad y se preguntaba en qué medida la ayuda había sido un factor decisivo para que Volvo Aero se lanzara al proyecto, puesto que cuando se aprobó la ayuda ya se había realizado casi la mitad del proyecto. La Comisión considera que las negociaciones verbales que tuvieron lugar entre el Gobierno y la Empresa no podían sustituir al procedimiento formal de concesión de una ayuda.
- (21) La Comisión pone en duda la proporcionalidad de la ayuda en relación con las normas para el reembolso del anticipo. A la Comisión le preocupaba que los riesgos del cambio de divisas estuvieran a cargo del Estado y no de Volvo Aero.
- (22) En su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión consideró que los efectos de esta ayuda sobre la competencia eran limitados, puesto que el beneficiario tiene una cuota de mercado muy pequeña (2 % del mercado de motores para grandes aviones civiles). Sin embargo, la Comisión invitó a competidores y terceros a presentar sus observaciones sobre los efectos en la competencia

### 4. OBSERVACIONES DE SUECIA Y DE LAS PARTES INTERESADAS

- (23) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 20, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 659/1999 de la Comisión, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE<sup>(9)</sup>, y en respuesta al anuncio publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*<sup>(10)</sup>, la Comisión recibió obser-

vaciones de las autoridades suecas, del antiguo Presidente y Director General de Volvo Aero, de GE Aviation y de la sección sindical de IF Metall en Volvo Aero.

#### 4.1. Observaciones de Suecia

##### 4.1.1. Deficiencias del mercado

- (24) Las autoridades suecas proporcionaron información para disipar las dudas de la Comisión sobre las deficiencias del mercado y explicar en que consistían esas deficiencias del mercado en el presente caso, haciendo hincapié en la disponibilidad de una financiación interna y externa apropiada, así como en la posición del Grupo Volvo por lo que se refiere a la utilización de fuentes de financiación externas y ayudas públicas.
- (25) Suecia proporcionó información detallada sobre la política de financiación del Grupo Volvo y sobre las normas y las condiciones del préstamo interno del Grupo a Volvo Aero. Según esta información, el fondo común interno del Grupo constituía más bien una medida urgente temporal para que Volvo Aero, a la espera de la ayuda estatal convenida, pudiera honrar los compromisos contraídos con GE. Pero la prolongación de este préstamo crearía un desequilibrio en la financiación de las otras actividades del Grupo por lo que no constituye una opción sostenible.
- (26) Por lo que se refiere al acceso a la financiación externa, Suecia explicó porqué este proyecto no tenía acceso a la financiación externa. El Grupo Volvo nunca ha obtenido de ningún banco comercial o de institución financiera alguna un préstamo condicionado comparable a un anticipo reembolsable. Normalmente el Grupo Volvo no obtiene préstamos comerciales si el plazo supera diez años, mientras que el anticipo reembolsable es por veinte años. Nordea, el banco preferido del Grupo Volvo, no estaba preparado para ofrecer a este Grupo un préstamo condicional de una duración de 20 a 30 años.

##### 4.1.2. Efecto incentivador

- (27) Las autoridades suecas expusieron las razones subyacentes al plazo que transcurrió entre el primer compromiso del Gobierno de conceder una ayuda, el inicio del proyecto de I + D y la aprobación formal de la ayuda. Según Suecia, el Gobierno confirmó en 2004 a Volvo Aero que concedería la ayuda. Sin embargo, por distintas razones objetivas, como el alcance del proyecto, que no se estableció claramente hasta el otoño de 2006, y las elecciones de 2006, la aprobación de la ayuda no se formalizó hasta 2007.

<sup>(8)</sup> La información asimétrica resulta de la amplitud de las inversiones que se pagan por adelantado, que es muy importante, mientras que las repercusiones solo se producen a largo plazo. El equilibrio económico se alcanza normalmente a los 15-20 años. Los riesgos técnicos y económicos desempeñan también un papel importante.

<sup>(9)</sup> DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

<sup>(10)</sup> Véase la nota a pie de página 1.

- (28) Suecia proporcionó información que ponía de manifiesto que su compromiso claro y positivo con la ayuda expresado a Volvo Aero en 2004 tuvo un efecto incentivador que permitió a la Empresa comprometerse en el proyecto GENx. Las autoridades suecas precisan que el objetivo del Gobierno era que Volvo Aero confiara en su compromiso verbal y se apoyara en él para celebrar un acuerdo con GE. Se remitieron a la Comisión algunos documentos internos para demostrar que el compromiso del Gobierno reflejaba realmente las intenciones de las autoridades suecas en ese momento.
- (29) Considerando que el compromiso asumido por el Gobierno en 2004 que incitó a la Empresa a modificar su comportamiento, las autoridades suecas concluyen que la concesión formal de la ayuda en 2007 no era más que una formalización de la oferta de ayuda formulada de hecho en 2004 por el Gobierno. El plazo entre el compromiso verbal y la formalización de la ayuda no significa, según las autoridades suecas, que haya habido cualquier tipo de incertidumbre sobre el reembolso efectivo. Las autoridades suecas destacan, por otra parte, que la decisión formal de conceder esta ayuda se tomó mientras que una gran parte del trabajo de I + D todavía se encontraba en fase de ejecución.
- (30) Las autoridades suecas recuerdan también que la naturaleza excepcional del proyecto GENx, su volumen y su amplitud, así como los riesgos técnicos y económicos que implicaba, hacían de este préstamo condicionado un elemento esencial para que Volvo Aero pudiera celebrar el acuerdo con GE. Las autoridades proporcionaron información detallada sobre los riesgos económicos y tecnológicos vinculados a este proyecto, tanto en su fase inicial como cuando se formalizó el anticipo reembolsable a mediados del año 2007 y posteriormente. Considerando los riesgos técnicos y financieros, al principio GE tenía serias reservas a incluir a Volvo Aero en el proyecto GENx, ya que esta empresa tenía una experiencia limitada en el desarrollo de motores. Los riesgos técnicos y económicos seguían siendo considerables a mediados de 2007 y con posterioridad, debido a los trabajos de I + D en curso y a la cifra de las ventas de aviones equipados con motores GENx, inferior a las previsiones iniciales.
- (31) Según las autoridades suecas, la situación de hecho de Volvo Aero (que el proyecto de I + D se llevara a cabo con recursos internos y del Grupo) no quiere decir que las financiaciones a largo plazo o a riesgo compartido estuvieran a disposición de todas las empresas del Grupo. Al haber firmado un contrato con GE, Volvo Aero había asumido el compromiso contractual de continuar con el proyecto. No haberlo hecho así habría tenido consecuencias desastrosas, como la ruptura del contrato y el retraso en el trabajo, la pérdida de la reputación y el riesgo de ser considerado como un socio no fiable. Era pues crucial acudir temporalmente al fondo común interno del Grupo, aunque esta medida no podía sustituir a una financiación a largo plazo. Las autoridades suecas desta-

caron que el retraso de la ayuda estatal prevista puso a la Empresa en una situación extremadamente difícil en cuanto al flujo de tesorería.

#### 4.1.3. *Proporcionalidad de la ayuda*

- (32) Las autoridades suecas expusieron sus argumentos para poner de manifiesto que era Volvo Aero y no el Estado el que asumía los riesgos de cambio de divisas. Destacaron por otra parte que, como el reembolso del anticipo se basa en los ingresos por ventas (independientemente de la divisa) y no en el número de unidades vendidas, el instrumento es más proporcionado, puesto que tiene en cuenta también las ventas de las piezas de repuesto. Las autoridades suecas señalaron también que son principalmente las normas del reembolso del anticipo las que hacen que esta ayuda sea proporcionada

#### 4.1.4. *Falseamiento de la competencia*

- (33) Según las autoridades suecas el falseamiento de la competencia y del comercio era limitado. Precisan que el riesgo de exclusión de los competidores es limitado, puesto que todo proyecto de motor implica que numerosos fabricantes de componentes tengan una nueva posibilidad de trabajar sobre nuevos proyectos de I + D. Según las autoridades suecas, la ayuda solo aumentaría la cuota de mercado de la Empresa de manera marginal, puesto que el proyecto GENx sustituye al anterior programa CF6-80. Por último, gracias a esta ayuda, la Empresa iba a poder acceder al desarrollo y a la producción de componentes de motores de aviones civiles.

### 4.2. **Observaciones de las partes interesadas**

- (34) Fred Bodin, antiguo Presidente y Director General de Volvo Aero, proporcionó más detalles sobre las negociaciones con GE y el Gobierno. Debido a las implicaciones del proyecto GENx sobre el flujo de tesorería, la dirección tomó la decisión de participar en un acuerdo con GE sabiendo que Volvo Aero iba a beneficiarse de una ayuda, como se desprende del RRSP con GE de 15 de diciembre de 2004. El Sr. Bodin indicó que el Gobierno había confirmado claramente que concedería su ayuda, y que él mismo no habría autorizado el contrato con GE sin un compromiso claro por parte del Gobierno
- (35) Por su parte, GE Aviation proporcionó información sobre el proceso de negociación, poniendo de manifiesto que GE dudaba de que Volvo Aero tuviera medios técnicos y financieros suficientes para participar en el proyecto GENx, el mayor proyecto de I + D en el que haya participado Volvo Aero. La Empresa hizo comprender en sucesivas ocasiones a GE que el apoyo del Gobierno era un elemento fundamental en la decisión de Volvo Aero de participar en el proyecto GENx y asumir los riesgos y que la Empresa firmaba este contrato con GE sobre la base de un acuerdo con el Gobierno para la concesión de un préstamo. GE señaló también que sigue habiendo riesgos asociados al programa GENx.

(36) En sus observaciones los sindicatos indicaron que el programa GENx es nuevo y único, tanto para Suecia como para Volvo Aero. Antes, la actividad de Volvo Aero en el sector civil se limitaba a la fabricación de componentes para motores, mientras que una parte importante del nuevo proyecto incluirá el desarrollo de nuevos componentes para motores. El programa GENx es mucho más amplio que los anteriores proyectos de colaboración con Rolls Royce.

(37) Los sindicatos expresaron su inquietud acerca de las dificultades del mercado de la aeronáutica para un pequeño operador como Volvo Aero, para el que este tipo de programa es decisivo si quiere proseguir su actividad en el mercado mundial. Son conscientes de las consecuencias financieras y de los problemas que este programa planteaba a Volvo, pero comprenden también las oportunidades que ofrece el préstamo del Estado. Sin ayuda estatal la participación de Volvo Aero en un programa de esta magnitud habría sido imposible.

(38) En su opinión, los trabajos de desarrollo no han acabado y, por lo tanto, todavía existen importantes riesgos técnicos. Por otra parte, los riesgos económicos también siguen siendo importantes, puesto que los pedidos no siempre concluyen en ventas, debido, entre otras cosas, al empeoramiento de la situación económica y financiera. Los sindicatos están preocupados por las consecuencias negativas para la situación de Volvo Aero en términos de flujo de caja, que está peor que nunca, de no conseguirse la ayuda estatal.

#### 4.3. Comentarios de Suecia sobre las observaciones de terceros

(39) Por carta de 12 de diciembre de 2008, las autoridades suecas comentaron las observaciones de terceros y suministraron información complementaria basada en una serie de explicaciones de Volvo Aero, para poner de manifiesto que esta ayuda reembolsable era una condición necesaria para que Volvo Aero pudiera firmar un contrato con GE.

(40) Las autoridades suecas están de acuerdo con GE y los sindicatos en que GENx constituía un reto excepcional para Volvo Aero, y que el trabajo de I + D todavía sigue, con sus retos técnicos correspondientes. Además, estas observaciones están de acuerdo, según las autoridades suecas, con las indicaciones proporcionadas por el Sr. Bodin, antiguo Presidente y Director General de Volvo Aero, que representa también de manera correcta el vínculo entre las negociaciones con GE y el compromiso del Gobierno de conceder la ayuda.

#### 4.4. Información complementaria suministrada por Suecia

(41) En su respuesta a la carta de la Comisión de 30 de marzo de 2009, Suecia proporcionó más información sobre la financiación interna del Grupo, para explicar por qué AB Volvo no contribuyó a la financiación a largo plazo del proyecto GE. Considerando que la deficiencia del mercado y el efecto incentivador podían ponerse en duda debido a la formalización tardía de la ayuda, las autoridades suecas precisaron que estaban dispuestas a aceptar una modificación del importe de la ayuda inicialmente anunciado.

(42) El 14 de junio de 2007, o sea el día en que el Gobierno tomó formalmente la decisión de conceder la ayuda, Volvo Aero ya había pagado de hecho aproximadamente el 66,5 % de los costes subvencionables. Este porcentaje supera la contribución inicialmente prevista del 60 %, por lo que la ayuda podría reducirse a aproximadamente al 33,5 % de los costes subvencionables, lo que corresponde aproximadamente a 304 millones SEK (33 millones EUR), siendo el importe inicialmente previsto de 362 millones SEK (o sea, 39 millones EUR).

### 5. EXISTENCIA DE AYUDA ESTATAL

#### 5.1. Existencia de ayuda estatal

(43) Como se indica la decisión de incoar el procedimiento, la medida objeto de la evaluación entra en el ámbito de aplicación del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. Ninguna de las partes impugnó esta conclusión.

(44) La medida notificada se refiere a un préstamo concedido por la Oficina de Deuda Pública sueca a Volvo Aero. Se trata de dinero público, puesto que la financiación la proporcionó el Parlamento Sueco y las instrucciones sobre su utilización las redactó el Gobierno sueco. La medida es selectiva, puesto que va destinada a una sola empresa, a saber, Volvo Aero, que es una gran empresa que comercia con otros Estados miembros. La medida proporciona una ventaja a Volvo Aero, puesto que da acceso a la Empresa a fondos en condiciones que el mercado no puede ofrecer. Por esta razón la medida constituye ayuda estatal de conformidad con el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

#### 5.2. Legalidad de la medida

(45) Al notificar la medida antes de su aplicación, las autoridades suecas han respetado sus obligaciones de conformidad con el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE. La medida notificada solo se aplicará tras su aprobación por la Comisión, de conformidad con el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE.

## 6. COMPATIBILIDAD CON EL MERCADO ÚNICO

- (46) La Comisión ha evaluado la medida con arreglo al artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE, en particular teniendo en cuenta las disposiciones relativas a la ayuda a I + D, desde el 1 de enero de 2007 el Marco comunitario sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación <sup>(11)</sup> (el *Marco I + D+i*).

### 6.1. Deficiencias del mercado

- (47) Para poder evaluar correctamente la ayuda a un gran proyecto de I + D, es necesario evaluar los objetivos de la medida, en particular las deficiencias del mercado que se supone la medida va a corregir. Solo cuando las fuerzas del mercado no pueden ellas solas obtener un resultado económico eficaz se considera que existe una deficiencia del mercado. En su notificación, las autoridades suecas explicaron que, debido a una información incompleta y asimétrica, la Empresa no pudo encontrar una financiación privada basada en los riesgos compartidos para el proyecto GENx, que se caracteriza por unos importantes riesgos tecnológicos y un rendimiento a largo plazo.
- (48) La Comisión ha reconocido en anteriores decisiones la existencia de tales deficiencias del mercado respecto a grandes programas del sector aeronáutico <sup>(12)</sup>. Pero ello no significa que todos los proyectos del sector tengan que hacer frente a una deficiencia del mercado. Está claro que en muchas ocasiones las distintas empresas del sector han podido financiar nuevos proyectos por sus propios medios o a través del mercado financiero. La Comisión debe evaluar en el presente caso si existe una deficiencia del mercado, y en qué medida.
- (49) En su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión se preguntaba si existía una deficiencia del mercado, puesto que la decisión formal del Gobierno de conceder una ayuda tuvo lugar en una fase muy avanzada del proyecto, cuando Volvo Aero ya había financiado el proyecto con ayuda de su flujo de tesorería operativo y del fondo común del Grupo. La Comisión se preguntaba pues si la financiación por los fondos comunes del Grupo podía de hecho constituir una financiación a largo plazo del proyecto GENx.
- (50) La Comisión toma nota de la información proporcionada por las autoridades suecas relativa a la política financiera

del Grupo Volvo, incluidas las modalidades y condiciones del préstamo interno del Grupo a Volvo Aero, que intenta poner de manifiesto que la financiación a partir del fondo común del Grupo no podía considerarse como un medio de financiar a largo plazo el proyecto GENx. Esta forma de financiación era más bien una medida provisional urgente para que Volvo Aero pudiera respetar los compromisos contractuales de la Empresa con GE, pero su prolongación amenazaría con crear un desequilibrio en la financiación de las otras actividades del Grupo.

- (51) Como explica Suecia, la política financiera del Grupo exige que las filiales se financien mediante su flujo de tesorería operativo o mediante el fondo común del Grupo, que se financia a su vez a través de las empresas del Grupo o por medios externos. Volvo Treasury se encarga de administrar el fondo común del Grupo y de garantizar que las reservas sean suficientes para que pueda financiarse sin interrupciones la actividad de Volvo. Tiene por misión evaluar cada trimestre las necesidades globales y las posibilidades en todos los sectores de actividad del Grupo y de decidir las limitaciones (en términos de préstamos concedidos y contratados) del fondo común del Grupo Volvo.
- (52) Como también explicaron las autoridades suecas, se supone que la financiación interna del Grupo no se destina a la financiación de proyectos. Las propias filiales son responsables de financiar su gasto en I + D. Por otra parte, la tesorería común del Grupo solo puede utilizarse para proyectos a corto plazo, según condiciones estrictas de reembolso y en función de la participación de la empresa en el resultado de explotación del Grupo, de modo que la financiación interna por el Grupo no se haga a costa de otros sectores de actividades del Grupo. Según las autoridades suecas, la financiación interna del Grupo se hace en condiciones del mercado.
- (53) La Comisión toma nota de que la dependencia de Volvo Aero del fondo común durante cerca de cuatro años constituye una excepción respecto a la política financiera del Grupo. Según Suecia, Volvo Aero fue la única empresa de explotación que se benefició de forma constante de un importante crédito en forma de límite negativo por parte del fondo común de entre [...] y [...] millones SEK (aproximadamente [...] a [...] millones EUR) entre 2004 y 2008. Además, los límites de los créditos concedidos por el fondo común ya no se fijan anualmente, sino trimestralmente. Si se considera la contribución limitada de la Empresa al resultado de explotación del Grupo, del 2 %, esta dependencia de la financiación interna del Grupo era desproporcionada respecto a la importancia relativa de la Empresa en el mismo <sup>(13)</sup>.

<sup>(11)</sup> DO C 323 de 30.12.2006, p. 1.

<sup>(12)</sup> Véanse por ejemplo las Decisiones de la Comisión en los asuntos N 165/03 (España, ayuda a ITP para el motor 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 recientemente los asuntos N 195/07 (Alemania, ayuda a Rolls-Royce Deutschland) y N 447/07 (Francia, ayuda a Turbomeca) así como, últimamente C 9/2007 (España, ayuda a ITP).

<sup>(13)</sup> Volvo Construction Equipment obtuvo un elevado límite de crédito del fondo común, pero solamente por un año, y además la contribución de esta empresa a los resultados del Grupo ascendía al 11 %.

- (54) La Comisión tiene también en cuenta la explicación de las autoridades suecas de que tal dependencia excepcional en el fondo común del Grupo presentaba el riesgo de minar la coherencia de los sectores de actividad de este. Volvo Aero se basó en el fondo común del Grupo en una medida que superaba la financiación de otros sectores de actividad del mismo, lo que constituía una amenaza para las condiciones de continuidad y crecimiento equilibrado de estos otros sectores de actividad,<sup>(14)</sup> ya que contribuía a crear un desequilibrio en la distribución de los riesgos entre las divisiones aeronáuticas y las demás divisiones del Grupo Volvo. Ello podría limitar la capacidad del Grupo para financiar otros proyectos internos, que fueran menos arriesgados y ofrecieran mejor rendimiento.
- (55) La Comisión considera que una dependencia continua del fondo común del Grupo no es sostenible a largo plazo, ya que este ejerce una fuerte presión económica sobre Volvo Aero para que la empresa reembolse el préstamo, a pesar del gran problema de la empresa con su flujo de caja negativo. Volvo Aero registró un flujo de caja negativo después de impuestos de [...] millones SEK (unos [...] millones EUR) en 2008. Por ello se obligó a Volvo Aero a adoptar varias medidas internas para generar un flujo de caja suficiente, por ejemplo [...] <sup>(15)</sup>.
- (56) Sobre la base de estos argumentos, la Comisión puede concluir que el fondo común proporcionó a Volvo Aero una cobertura en liquidez que permitiera a la Empresa hacer frente a sus compromisos con GE. Sin embargo, este tipo de financiación no podía soportar la financiación a largo plazo del proyecto, ya que eso podría minar la cohesión de la financiación interna del Grupo y constituir un riesgo para el equilibrio entre sus sectores de actividad
- (57) No obstante, considerando que el aeroespacial es uno de los sectores de actividad del Grupo, aunque no supere un 2 % de su resultado de explotación, el Grupo debería contribuir a la financiación a largo plazo del proyecto, aunque la Empresa no tuviera, según las autoridades suecas, derecho a buscar un compromiso a largo plazo más estructurado de Volvo Treasury respecto al GENx. Por ello, sobre la base de la información presentada, la amplitud y el carácter de la deficiencia del mercado en relación con el proyecto GENx parece más bien limitada, lo que parecería indicar que la ayuda estatal propuesta podría no ser realmente proporcionada a este proyecto.
- (58) Además, considerando que Volvo Aero no dispone de autonomía financiera suficiente para buscar una financiación externa para inversiones como la financiada por la ayuda estatal, la Comisión se preguntaba en la decisión de incoación, en qué medida el Grupo Volvo carecía realmente de medios para avalar la financiación externa del proyecto GENx.
- (59) En sus observaciones, las autoridades suecas confirmaron en primer lugar que las empresas del Grupo Volvo no están autorizadas a obtener una financiación externa directamente de bancos y otros institutos financieros. Antes de pedir la ayuda del Estado, el Grupo estudió sin éxito otras posibles fuentes externas de capital riesgo. A pesar de que AB Volvo se encuentre en muy buena situación para acceder a la financiación externa, la que está disponible para este tipo de proyecto de I + D a largo plazo en el ámbito aeroespacial es muy limitada, dado que estos proyectos están clasificados como de alto riesgo.
- (60) Las autoridades suecas también presentaron argumentos que explicaban por qué el préstamo no sería apropiado para financiar proyectos de I + D que exigen una gran inversión y que tienen importantes riesgos tecnológicos y económicos y un plazo de reembolso muy largo.
- (61) Las autoridades suecas explicaron que el Grupo Volvo había buscado sin éxito una financiación externa del proyecto GENx sobre la base del riesgo compartido. El Grupo Volvo se puso en contacto con Nordea Bank a este respecto, pero este no podía ofrecer una financiación basada en el riesgo compartido. El Grupo Volvo se puso en contacto también de manera informal con proveedores de capital inversión, pero sin éxito. Por último, Volvo Aero solo pudo garantizar una pequeña contribución de un subcontratista (Carlton ForgeWorks) para cubrir los gastos iniciales que debían pagarse a GE.
- (62) La Comisión puede pues concluir que no existía financiación externa disponible para el proyecto GENx.
- (63) Por otra parte, la Comisión tuvo en cuenta en su decisión de incoar el procedimiento que la política financiera del Grupo Volvo parecía basarse en la financiación por el Estado como condición previa para la financiación de sus filiales. Las autoridades suecas declararon en sus observaciones que la financiación pública no era una condición previa para que el Grupo financiara sus filiales. En la política financiera del Grupo se definen los procedimientos para buscar fuentes de financiación alternativas, recurriendo a préstamos fuera del Grupo Volvo o a créditos comerciales y a otras formas de productos estructurados, incluida la financiación pública.
- (64) Sobre la base de las observaciones expuestas, la Comisión considera que, aunque Volvo Aero se vio obligado a utilizar en gran parte la financiación interna del Grupo, debido a que no podía disponer de la ayuda, no parece que el Grupo pudiera apoyar este tipo de financiación a largo plazo sin riesgo para el resto de sus actividades. Sobre la base de los nuevos elementos y la reducción de la ayuda de las autoridades suecas para tener en cuenta la contribución real del Grupo al proyecto en el momento de la aprobación formal de la ayuda, la Comisión puede concluir que esta ayuda está destinada a superar una deficiencia del mercado

<sup>(14)</sup> Como se señalaba en la carta de 27 de noviembre de 2008 del Grupo Volvo a Volvo Aero.

<sup>(15)</sup> Hay que señalar que Volvo Aero hizo saber en enero de 2009 que la Empresa iba a iniciar negociaciones con los sindicatos para reducir su personal en 250 trabajadores manuales y alrededor de 100 no manuales. Eso muestra claramente las dificultades a las que tenía que hacer frente Volvo Aero en ese momento.

## 6.2. Efecto incentivador

- (65) En su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión expresó dudas sobre el efecto incentivador de la ayuda, puesto que el Gobierno sueco tomó la decisión formal de conceder la ayuda cuando la realización del proyecto estaba ya bastante avanzada, al menos por lo que se refiere al Boeing B787. Dado que la decisión se tomó cuando el proyecto estaba prácticamente terminado, parecía que estuviera destinada a cubrir riesgos que no estaban vinculados al contenido de I + D del proyecto.
- (66) Según el capítulo 6 del Marco I + D+i, en primer lugar la Comisión debe comprobar si el beneficiario de la ayuda presentó la solicitud antes de que el proyecto de I + D se hubiera puesto en marcha. Como ya se indicó en la decisión de incoar el procedimiento, Volvo Aero presentó su solicitud de ayuda antes de empezar el proyecto, la Empresa pues se atuvo a lo dispuesto en el capítulo 6, párrafo segundo, del Marco I + D+i.
- (67) La Comisión desea señalar que normalmente pone en duda el efecto incentivador de una medida cuando el Estado toma la decisión formal de conceder la ayuda en una fase en la que el proyecto está ya muy avanzado y de hecho está financiado por el beneficiario. En el caso de I + D, es muy importante que la ayuda influya en la conducta de la Empresa e induzca una inversión más importante o más rápida en el proyecto. Sin ese resultado, la ayuda no tendría efecto incentivador y no sería pues necesaria.
- (68) Para que una ayuda pueda tener tal efecto, el Estado debe tomar la decisión de la ayuda bien sea de manera formal, pero con una cláusula suspensiva a la espera de que la Comisión confirme que esta ayuda es compatible con la legislación comunitaria de acuerdo con el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE, o mediante una declaración escrita de intenciones, que no pudiera dar lugar a expectativas legítimas pero que indicara de manera suficientemente clara la voluntad del Estado de apoyar el proyecto <sup>(16)</sup>.
- (69) La Comisión tiene también en cuenta que una condición necesaria para que una ayuda a un proyecto de I + D se ajuste a la legislación comunitaria es que esta ayuda se notifique a tiempo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE. Una notificación de ayuda a un proyecto que está próximo a terminar implicaría que el Estado no está convencido de la ayuda que tiene la intención de conceder, o que no puede dar garantías sobre tal ayuda. Si frente a esta incertidumbre la Empresa puede, no solamente realizar el proyecto, sino incluso finalizarlo, es probable que en gran medida la ayuda no fuera necesaria para la Empresa.
- (70) Según el capítulo 6 del Marco I + D+i, la Comisión debe juzgar en cada caso una serie de criterios sobre el efecto incentivador de la ayuda, considerando si la ayuda se traduce en un aumento del volumen del proyecto, su alcance o su intensidad, o si aumenta el importe total de los gastos del beneficiario en I + D. Para su evaluación detallada del efecto incentivador, la Comisión se basa en el punto 7.3.3 del Marco I + D+i.
- (71) En la evaluación del efecto incentivador de la ayuda para modificar la conducta de la Empresa, la Comisión se preguntó sobre el valor de la garantía verbal que el Gobierno dio a Volvo Aero en diciembre de 2004. En sus observaciones, las autoridades suecas y las terceras partes mencionaron en sucesivas ocasiones que las garantías de que la ayuda se concedería fueron un factor decisivo en la decisión de Volvo Aero de comprometerse en el proyecto. Los contactos entre Volvo Aero y el Ministerio de Industria durante el otoño 2004 reforzaron a la Empresa en su convicción de que los medios puestos a disposición por el Parlamento se emplearían para apoyar el proyecto de I + D del GENx <sup>(17)</sup>.
- (72) Las autoridades suecas proporcionaron también documentos internos que ponían de manifiesto que la Empresa contaba con estas garantías antes de comprometerse en el proyecto <sup>(18)</sup>. Como señaló el antiguo Director General de la Empresa, el contrato con GE no se habría firmado si Volvo Aero no hubiera tenido esta garantía del Gobierno, puesto que el proyecto hubiera representado un nivel de riesgo inaceptable y una inversión demasiado importante para la Empresa y el Grupo.
- (73) Según Suecia, la ausencia de un proyecto contrafáctico (es decir, un proyecto que la Empresa habría realizado si no obtenía la ayuda) muestra también que Volvo Aero esperaba recibir la ayuda, al igual que en el proyecto Trent 900 <sup>(19)</sup>. GE confirmó también en sus observaciones que la perspectiva de obtener la ayuda desempeñó un papel importante en la decisión de Volvo Aero de convertirse en socio a riesgo compartido. El acuerdo de 15 de diciembre de 2004 entre GE y Volvo Aero menciona también la ayuda del Estado sueco.
- (74) La Comisión ha tenido en cuenta los argumentos económicos de las autoridades suecas, para explicar por qué el proyecto GENx no se habría realizado sin la ayuda del Estado. En primer lugar, los elevados costes iniciales habrían sometido a la posición financiera de la Empresa a una presión inaceptable. Como muestra la documentación financiera, Volvo Aero hubiera podido financiar a lo sumo un 60 % de los gastos del proyecto con su flujo de tesorería operativo, mientras que el 40 % restante, a la espera de la ayuda pública anunciada, hubiera estado cubierto temporalmente por el fondo común del Grupo.

<sup>(16)</sup> Véase, por ejemplo, el apartado 38 de las Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional para el período 2007-2013 (DO C 54 de 4.3.2006, p. 13).

<sup>(17)</sup> En 2002, el Parlamento decidió poner recursos a disposición de las inversiones en I + D para la industria aeronáutica sueca.

<sup>(18)</sup> Presentación del antiguo Director General al Consejo de administración antes de finales de 2004.

<sup>(19)</sup> Véase la ayuda estatal N 301/03.

- (75) La Comisión constata que la ayuda parece haber desempeñado un papel limitado sobre la liquidez (el proyecto, a pesar de todo, se ha financiado con ayuda del flujo de tesorería de la Empresa y los fondos comunes del Grupo) y que obviamente ha tenido un efecto limitado sobre la rentabilidad en términos de tasa de rentabilidad interna y valor actualizado neto. En cambio, la ayuda ha permitido reducir el riesgo financiero de Volvo Aero, limitando los riesgos vinculados al proyecto en caso de fracaso tecnológico o económico.
- (76) La Comisión constata que el proyecto GENx es más amplio que el proyecto anterior de I + D de Volvo Aero (Trent 900). Además, permitió a la Empresa asumir responsabilidades adicionales de I + D. El trabajo de I + D vinculado a GENx presentaba riesgos adicionales que no existían en el programa CF6-80, que era un simple contrato de ejecución, sin elementos de I + D.
- (77) En su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión se preguntaba sobre el efecto incentivador que una ayuda que llegaba cuando ya se terminaba el proyecto y que había cambiado la naturaleza de los riesgos técnicos y económicos. En sus observaciones, las autoridades suecas pusieron de manifiesto con suma claridad que los riesgos técnicos y económicos seguían siendo considerables, aunque el proyecto de I + D se encontrara en una fase relativamente avanzada, explicándose estos riesgos por la novedad de la técnica y la experiencia limitada de Volvo Aero en este tipo de proyecto.
- (78) Habida cuenta de lo expuesto, la Comisión puede concluir que los documentos internos sobre la toma de decisiones y las observaciones de GE ponen de manifiesto que la ayuda fue determinante en las decisiones de Volvo Aero de comprometerse en el proyecto, puesto que esta ayuda reducía los riesgos a un nivel aceptable, lo que permitía a la Empresa realizar el proyecto. Sobre la base de estos elementos, la Comisión puede aceptar que la ayuda tuvo un efecto incentivador, ya que ella se consideraba necesaria para que Volvo Aero pudiera comprometerse en el proyecto GENx.
- (80) La Comisión constata que, según las autoridades suecas, es Volvo Aero y no el Estado el que asume los riesgos cambiarios, puesto que los pagos de GE a Volvo Aero son en USD, mientras que la ayuda debe reembolsarse en SEK. Por otra parte, como el reembolso del anticipo se basa en los ingresos por ventas (independientemente de la divisa) y no en el número de unidades vendidas, el instrumento es más proporcionado, puesto que tiene en cuenta también las ventas de las piezas de repuesto.
- (81) Las condiciones de reembolso del anticipo reembolsable parecen confirmar la proporcionalidad de la ayuda: el interés se ha fijado en el 1 %, los reembolsos del excedente no están limitados en el tiempo, y el reembolso se efectúa trimestralmente sobre la base de los pagos efectuados por GE.
- (82) La Comisión tiene en cuenta que la Empresa debe asumir los riesgos cambiarios, pero constata al mismo tiempo que el hecho de que el reembolso se base en todos los ingresos, y no solamente en la venta de los motores, compensa la ventaja potencial de ganancias cambiarias para la Empresa. Además, el reembolso del anticipo se ajusta al Marco I + D+i y constituye por lo tanto un instrumento de apoyo con un efecto de distorsión escaso. Además, a causa del tipo de interés relativamente elevado exigido por Suecia, esta ayuda puede considerarse proporcionada, también por lo que se refiere a los riesgos cambiarios.
- (83) La Comisión constata por otra parte que un anticipo reembolsable es un instrumento con el que se comparten los riesgos y que, en caso de éxito del proyecto, permite un reembolso más que proporcionado por parte del beneficiario. Si las previsiones de las ventas se realizan, la ayuda se reembolsa enteramente, intereses incluidos. Si las ventas son inferiores a las previsiones, el reembolso se reduce proporcionalmente<sup>(20)</sup>. Y si las ventas superan las previsiones, el reembolso es superior al importe del anticipo recibido.

### 6.3. Proporcionalidad

- (79) En su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión señaló que no estaba totalmente convencida de la proporcionalidad de la ayuda en cuanto a las condiciones de reembolso de los anticipos reembolsables. Dado que el reembolso del anticipo se basa en las cifras de ventas en SEK, mientras que los ingresos de las ventas a GE se contabilizan en USD, la Comisión sospechaba que fuera el Estado, y no la Empresa, el que asumiría los riesgos cambiarios.
- (84) En su evaluación de la proporcionalidad de la ayuda en relación con el carácter y la amplitud de la deficiencia del mercado, la Comisión debe garantizar que la ayuda se limita al mínimo necesario. Por ello, en su carta de 12 de noviembre de 2008, la Comisión se preguntaba si era realmente necesario el total de la ayuda, considerando que la decisión formal de conceder la ayuda se tomó cuando el proyecto se encontraba en una fase relativamente avanzada y que Volvo Aero había conseguido financiar los costes mediante los fondos comunes antes mencionados.

<sup>(20)</sup> Y el falseamiento de la competencia es más limitado, ya que el producto no ha tenido éxito.

- (85) En respuesta a las dudas de la Comisión sobre el hecho de que la ayuda no se haya limitado al mínimo, las autoridades suecas reconocieron que, según el procedimiento de concesión de la ayuda y la situación financiera del Grupo, se puede pensar que el importe de la ayuda podría reducirse respecto a las intenciones iniciales. Propusieron reducir la ayuda, en función de la situación real de Volvo Aero en la fecha en que las autoridades decidieron conceder la ayuda, el 14 de junio de 2007. En dicha fecha, Volvo Aero había cubierto el 66,5 % de los gastos subvencionables, procediendo el 60 % del flujo de caja de Volvo Aero. El 6,5 % restante, equivalente a unos 58 millones SEK (alrededor de 6 millones EUR) se financió con cargo al fondo común del Grupo. En resumen, Suecia propone reducir el importe total de la ayuda de los 362 millones SEK (unos 39 millones EUR) inicialmente pedidos a aproximadamente 304 millones SEK (unos 33 millones de euros).
- (86) La Comisión considera que la reducción de la ayuda a los 304 millones SEK (unos 33 millones EUR) propuestos, lo que corresponde al 33,5 % de los costes subvencionables del proyecto, comparado con el 39 % de los costes de la propuesta inicial, garantiza que la ayuda se limita al mínimo necesario. En efecto, el importe de la ayuda propuesto corresponde a las necesidades reales de financiación de Volvo Aero en el momento en que la ayuda se formalizó y, por lo tanto, refleja con más exactitud la magnitud de la deficiencia del mercado. La Comisión puede pues concluir que al reducir el importe de la ayuda se garantiza que esta es proporcionada y que no supera el mínimo absoluto.
- (87) La Comisión puede pues concluir que las condiciones de reembolso de la ayuda y la reducción del importe de la ayuda al 33,5 % de los costes subvencionables son proporcionados al nivel y a la amplitud de la deficiencia del mercado.
- 6.4. Efectos sobre la competencia**
- (88) En su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión consideró que el mercado en cuestión era equivalente al mercado de los motores para grandes aviones civiles. La Comisión llegó a la conclusión preliminar de que el efecto de la ayuda sobre la competencia era limitado debido a la cuota de mercado limitada y al volumen de la inversión. No obstante, se invitó a los competidores a comentar y describir posibles efectos significativos sobre la competencia.
- (89) Las autoridades suecas indicaron que, en el mercado mundial de componentes de motores de avión, Volvo Aero es una pequeña empresa en comparación con sus competidores en Europa, como Rolls Royce, Snecma, Avio y MTU. Si se considera que Volvo Aero no tiene más que un 2 % de cuota mercado en el de motores de grandes aviones civiles, la ayuda tendría un efecto muy limitado. Los componentes desarrollados y fabricados por Volvo no pueden considerarse simplemente como un submercado separado, puesto que, entre otras cosas, podrían ser desarrollados por los grandes fabricantes de equipamiento original o por otros proveedores.
- (90) La Comisión constata que ningún competidor hizo observaciones tras la apertura del procedimiento formal de investigación. Dada la publicidad que se dio a la decisión de incoar el procedimiento, la limitada cuota de mercado de Volvo Aero en el mercado de los motores de grandes aviones civiles y la aparente ausencia de socios europeos que pudieran fabricar componentes similares, la Comisión deduce de la falta de observaciones de las empresas competidoras, que a ningún competidor le preocupa que esta ayuda pueda distorsionar los incentivos dinámicos, alcanzar un peso importante en el mercado o contribuir a mantener en el mercado estructuras ineficaces. La Comisión también tuvo en cuenta los comentarios de apoyo de GE Aviation, así como los del antiguo Presidente y Director General de Volvo Aero y los de los sindicatos de Volvo.
- (91) Según todas las apariencias, la ayuda propuesta no parece distorsionar los incentivos dinámicos de los competidores (fabricantes de componentes de motores) para invertir y competir. Ello puede deberse principalmente a que numerosos fabricantes de los mercados secundarios y terciarios tienden más bien a establecer relaciones a largo plazo con un único fabricante de equipos originales, convirtiéndose en socio privilegiado. Volvo Aero es una empresa independiente que trabaja sobre proyectos con distintos fabricantes de equipos originales, sobre todo Rolls-Royce y GE.
- (92) Por lo que se refiere a la competencia en los mercados de productos, la ayuda solo se refiere a un número limitado de partes para motores de aviones, principalmente el marco del cono del ventilador, el carrete del aumentador de empuje y el marco trasero de la turbina (*turbine rear frame*). Además, estas partes, especialmente concebidas para el motor GENx, no se afectan a otros tipos de motores. Y también el volumen de las inversiones en cuestión es modesto comparado con la inversión necesaria para desarrollar un nuevo motor. Esta ayuda no tiene pues efecto significativo sobre el peso de la Empresa en el mercado. Todo ello implica que esta ayuda tiene un efecto limitado sobre la competencia en el mercado de los componentes para motores de avión.
- (93) Por último, esta ayuda no está vinculada al uso de determinados insumos para los productos en cuestión, ni a una determinada localización de las actividades de I + D.
- (94) Por todas estas consideraciones, y teniendo en cuenta que ningún competidor u otro tercero ha presentado comentarios, y que Volvo Aero tiene una cuota de mercado muy reducida, la Comisión puede concluir que el efecto sobre la competencia es muy limitado.

### 6.5. Prueba de sopesamiento

- (95) Tomando en consideración todos estos aspectos, los positivos y los negativos, y de conformidad con el punto 7.5 del Marco I + D+i, 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.
- (96) En el presente caso la Comisión considera que la ayuda tiene un efecto positivo, en la medida en que viene a corregir una deficiencia del mercado, tiene un efecto incentivador sobre el beneficiario y se concede mediante un instrumento apropiado que hace que la ayuda sea proporcionada y que el impacto en la competencia sea limitado.
- (97) La Comisión considera también que los efectos negativos de la medida son limitados en la medida en que la distorsión de competencia inducida por la ayuda no es significativa, puesto que no elimina las inversiones de los competidores y no origina que la Empresa ocupe una posición de peso en el mercado.
- (98) Al evaluar estos factores, la Comisión tiene en cuenta también que las autoridades suecas redujeron el importe de la ayuda para garantizar que se limitara al mínimo necesario.
- (99) Las autoridades suecas presentarán un informe anual sobre la ejecución de la ayuda, para que la Comisión pueda supervisar la medida.
- (100) En conclusión, la Comisión constata que el resultado de la prueba de sopesamiento de los efectos de la ayuda de que se trata es positivo.

### 7. CONCLUSIONES

- (101) Sobre la base de los elementos anteriormente mencionados, la Comisión concluye que debe tomar una decisión final positiva sobre la ayuda de 304 millones SEK (aproximadamente 33 millones EUR) que Suecia tiene la intención de conceder a Volvo Aero para el desarrollo de componentes para el motor GEnx que GE está desarrollando para los aviones Boeing B747 y Boeing B747-8.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

La ayuda estatal de 304 millones SEK (aproximadamente 33 millones EUR) que Suecia tiene previsto conceder a Volvo Aero es compatible con el mercado común.

Por lo tanto se autoriza la ejecución de dicha ayuda.

#### *Artículo 2*

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

Hecho en Bruselas, el 17 de junio de 2009.

*Por la Comisión*

Neelie KROES

*Miembro de la Comisión*