

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – HISZPANIA

Pomoc państwa nr SA.34998 (2013/C) (ex 2012/N) – LIP – Pomoc na rzecz spółki Ford España
Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2013/C 297/04)

Pismem z dnia 15 maja 2013 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Hiszpanię o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyną postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Faks: 32.2.29.61.242

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom Hiszpanii. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA

OPIS ŚRODKA POMOCY I PROJEKTU INWESTYCYJNEGO

W dniu 18 czerwca 2012 r. władze Hiszpanii zgłosiły zamiar udzielenia pomocy regionalnej na mocy wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej (zwanymi dalej „wytycznymi KPR”) ⁽¹⁾ przedsiębiorstwu Ford España, S.L. dla projektu inwestycyjnego w Almussafes (region Walencja), który stanowi obszar objęty pomocą na mocy art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) ze standardowym pułapem pomocy regionalnej dla dużych przedsiębiorstw wynoszącym 15 % ekwiwalentu dotacji brutto (EDB).

Projekt inwestycyjny dotyczy wymiany urządzeń zakładu produkcyjnego Ford España w Almussafes (region Walencja)

do celów produkcji nowego modelu, która ma się rozpocząć w 2013 r. Ten nowy model zastępuje model obecnie produkowany w zakładach Forda w Rumunii i Turcji. Jest to całkowicie nowy model dla hiszpańskiego sektora motoryzacyjnego, należący do innego segmentu pojazdów niż obecnie wytwarzane. Nowy model (V408 (Ford Transit Connect)) należy do segmentu CDV.

Kwalifikowalne koszty inwestycyjne projektu wynoszą 419,9 mln EUR (wartość nominalna). Proponowana kwota pomocy wynosi 25,2 mln EUR, co odpowiada intensywności pomocy na poziomie 5,83 % EDB, a zatem nie przekracza obowiązującego pułapu intensywności pomocy. Pomoc przyznano w formie dotacji bezpośredniej jako pomoc indywidualną w ramach istniejącego programu XR 57/07 (Incentivos Regionales).

⁽¹⁾ Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.

OCENA ZGODNOŚCI ŚRODKA POMOCY

Komisja uważa, że zgłoszony środek stanowi pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Ford España S.L. w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, która spełnia ogólne kryteria zgodności określone w wytycznych KPR. Komisja ma jednak wątpliwości, czy progi określone w pkt 68 wytycznych KPR nie zostały przekroczone.

W szczególności Komisja ma wątpliwości co do tego, czy można przyjąć zaproponowany przez Hiszpanię sposób obliczenia wzrostu mocy produkcyjnych netto oraz czy stworzone moce produkcyjne nie przekraczają 5 % w sytuacji, gdyby odpowiedni rynek był nierentowny.

Ponadto Komisja zwraca uwagę na różnicę zdań z władzami Hiszpanii w odniesieniu do rodzaju danych, które powinny być wykorzystane do obliczenia wzrostu na odpowiednim rynku do celów stosowania pkt 68 lit. b) wytycznych KPR. Na obecnym etapie Komisja ma wątpliwości, czy w omawianej sprawie wystarczające jest wykorzystanie wyłącznie danych dotyczących wartości (a nie danych dotyczących zarówno wartości, jak i wolumenów). Ponadto Komisja ma wątpliwości co do proponowanego wykorzystania przybliżonych danych dotyczących PKB dla UE-25 (zamiast dostępnych danych dla EOG) do celów obliczania wzrostu PKB zgodnie z pkt 68 lit. b) wytycznych KPR.

W przypadku wykorzystania wskaźnika wzrostu mocy produkcyjnych brutto oraz danych PKB dla EOG do celów obliczenia

wzrostu PKB w przedmiotowym okresie, próg określony w pkt 68 lit. b) wytycznych KPR zostałyby przekroczone.

Jeżeli na podstawie informacji przedstawionych w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego nie będzie możliwe potwierdzenie zgodności z progami określonymi w pkt 68 wytycznych KPR, Komisja będzie musiała również sprawdzić, czy pomoc jest niezbędna do zapewnienia efektu zachęty dla inwestycji i czy korzyści ze środka pomocy przeważają nad związanym z nim zakłóceniem konkurencji i wpływem na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi. Komisja przeprowadzi szczegółową ocenę tych kwestii na podstawie komunikatu Komisji w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych⁽¹⁾.

W związku ze wspomnianą szczegółową oceną zachęca się zainteresowane strony do przesłania przede wszystkim wszelkich informacji koniecznych do ustalenia, czy pomoc wiąże się z efektem zachęty ekonomicznej, tj. 1) czy pomoc ta stanowi bodziec do podjęcia pozytywnej decyzji w sprawie inwestycji z tej racji, że inwestycja, która w innym przypadku nie byłaby opłacalna dla przedsiębiorstwa w żadnym miejscu, może zostać zrealizowana w regionie kwalifikującym się do pomocy, czy też 2) pomoc ta stanowi bodziec do podjęcia decyzji o umieszczeniu planowanej inwestycji w danym regionie, nie zaś gdzie indziej, ponieważ stanowi wyrównanie ograniczeń i kosztów netto wynikających z lokalizacji w regionie otrzymującym pomoc. Od wyboru scenariusza 1) lub 2) uzależniony jest scenariusz alternatywny (tj. sytuacja, jaka miałaby miejsce w przypadku nieudzielenia pomocy), a zatem ryzyko zakłócenia przez środek pomocy warunków konkurencji i wymiany handlowej.

⁽¹⁾ Komunikat Komisji w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych, Dz.U. C 223 z 16.9.2009, s. 3.

TEKST PISMA

„La Comisión desea informar a España de que, habiendo examinado la información suministrada por sus autoridades en la medida de ayuda arriba indicada, ha decidido iniciar el procedimiento establecido en el artículo 108(2) del Tratado para el Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante notificación electrónica registrada el 18 de junio de 2012 por la Comisión, las autoridades españolas notificaron su intención de otorgar a Ford España S.L. (en lo sucesivo, «Ford España») una ayuda regional con arreglo a las Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional (en lo sucesivo, DAR) ⁽¹⁾ para un proyecto de inversión en Almussafes (Comunidad Valenciana).
- (2) La Comisión solicitó información adicional por carta de 7 de agosto de 2012 (2012/084535), información que las autoridades españolas ⁽²⁾ facilitaron por carta de 2 de octubre de 2012 (2012/104585).
- (3) La Comisión remitió una solicitud adicional de información el 23 de noviembre de 2012 (2012/125401). Mediante carta de 26 de noviembre de 2012 (2012/127006), las autoridades españolas solicitaron una ampliación del plazo para presentar su respuesta, que la Comisión concedió mediante carta de 28 de noviembre de 2012 (2012/127707). Mediante carta de 17 de enero de 2013 (2013/005249), las autoridades españolas presentaron la información solicitada.
- (4) El 8 de marzo de 2013 (2013/022995), la Comisión solicitó información adicional, que las autoridades españolas remitieron, tras una prórroga del plazo, el 27 de marzo de 2013 (2013/031547).

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA DE AYUDA

- (5) Las autoridades españolas pretenden fomentar el desarrollo regional mediante la concesión a Ford España S.L. de una ayuda regional al amparo del régimen de ayudas existente XR 57/2007 (Incentivos Regionales) para un proyecto de inversión en Almussafes (Valencia).

2.1. Beneficiario

- (6) Ford España es una empresa dependiente participada en un 99,9 % por Ford Motor Company y en un 0,1 % por Ford International Capital Corporation.
- (7) Ford Motor Company (en lo sucesivo, «Ford») es la empresa matriz del Grupo Ford, cuya sede estatutaria se encuentra en Dearborn, Michigan, EE.UU. La principal actividad de Ford es la fabricación y venta de vehículos de clase turismo y comerciales, motores y otros componentes. En 2010, el volumen de negocios de Ford ascendió a 89 300 millones EUR y la empresa fabricó alrededor de 5,5 millones de vehículos. En 2010 Ford tenía 164 000 trabajadores en todo el mundo de los cuales 49 000 trabajaban en el EEE y 6 332 en España.

⁽¹⁾ DO C 54 de 4.3.2006, p. 13.

⁽²⁾ A petición de las autoridades españolas, carta de 3 de septiembre de 2012 (2012/093034), la Comisión concedió, mediante carta de 4 de septiembre de 2012 (2012/093212) una prórroga del plazo inicial para presentar la información solicitada.

- (8) Ford España es la empresa matriz de un grupo de empresas («Grupo Ford España») ⁽³⁾, cuya principal actividad es la importación y distribución de vehículos. Ford España tiene su fábrica en Almussafes (Valencia) y su residencia fiscal en Madrid.

- (9) Las autoridades españolas confirmaron que Ford España no es una empresa en crisis al no cumplir las condiciones establecidas en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ⁽⁴⁾.

2.2. El proyecto de inversión

2.2.1. El proyecto notificado

- (10) La inversión se lleva a cabo entre 2011 y 2014 en la factoría de Almussafes ya existente y consiste en la diversificación de la producción con el fin de fabricar un nuevo modelo que vendrá a sumarse a los que ya se fabrican actualmente en la factoría. Se trata de un modelo completamente nuevo (**V408**), que se comercializará con el nombre «**Ford Transit Connect**» y que pertenece al segmento CDV (Car Derived Van – furgoneta derivada de turismo) ⁽⁵⁾ según la segmentación de mercado de IHS Automotive ⁽⁶⁾. Este modelo estará disponible en dos estilos: furgoneta [...] ^(*) y combi, así como en hasta [...] variantes del vehículo.
- (11) Ford nunca ha fabricado en Almussafes un vehículo de las características de este nuevo modelo ni perteneciente al mismo segmento (CDV). Además, la factoría de Almussafes será la única que fabricará este modelo para el mercado europeo y norteamericano. En consecuencia, este será un paso importante para la factoría como fabricante para el mercado norteamericano. El nuevo V408 Ford Transit Connect sustituirá al modelo V227 que actualmente se fabrica en Kocaeli (Turquía) y Craiova (Rumanía).
- (12) Ford fabrica actualmente en Almussafes:
 - El **Ford C-Max**, que se encuadra en el segmento C-MAV de acuerdo con la clasificación de Ford, y que se define como un vehículo versátil en sus características y detalles. Esta categoría equivale al segmento de vehículos polivalentes (Multi Purpose Vehicle – MPV-C) de IHS Automotive.
 - El **Ford Kuga**, que se encuadra en el segmento de los vehículos utilitarios deportivos (sport utility vehicle – SUV-C) de IHS Automotive.

⁽³⁾ El Grupo Ford España comprende Ford España (la empresa matriz), el subgrupo Groupe FMC France SAS y Ford Italia S.p.A.

⁽⁴⁾ DO C 244 de 1.10.2004, p. 2. En particular no se cumplen las siguientes circunstancias establecidas en el apartado 10 de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración: a) tratándose de una sociedad de responsabilidad limitada, ha desaparecido más de la mitad de su capital suscrito y se ha perdido más de una cuarta parte del mismo en los últimos 12 meses; c) para todas las formas de empresas, reúne las condiciones establecidas en el Derecho interno para someterse a un procedimiento de quiebra o insolvencia.

⁽⁵⁾ A nivel interno, Ford considera que este vehículo pertenece al segmento ISV (Integrated Style Van – furgoneta de estilo integrado).

⁽⁶⁾ IHS Automotive, anteriormente denominada Global Insight, es una importante empresa consultora de prospectiva.

^(*) Datos confidenciales

- (13) España hace hincapié en que la introducción de un vehículo comercial presenta características y particularidades específicas de fabricación que hacen necesaria una inversión importante para efectuar transformaciones fundamentales en las líneas de producción.
- (14) En concreto, el objetivo del proyecto es incorporar a la actual producción de la factoría un nuevo concepto de vehículo que es completamente diferente de los que se fabrican actualmente y que tiene mayores dimensiones. Asimismo, la plataforma, los componentes y los materiales tendrán unas características de solidez, fiabilidad y tamaño único diseñados para resistir cargas pesadas y permitir un mayor espacio interior.
- (15) Las inversiones utilizarán los últimos avances tecnológicos que incrementarán la flexibilidad y eficiencia de la factoría. El mayor reto del proyecto es la posibilidad de fabricar al mismo tiempo y utilizando las mismas instalaciones varios modelos completamente diferentes. Según las autoridades españolas, la inversión supone la diversificación de la producción del establecimiento para atender a mercados de productos nuevos y adicionales y, como tal, constituye una inversión inicial.
- (16) A este respecto, España especificó que la inversión incluye la construcción de nuevos edificios (para la pintura) y la introducción de nueva maquinaria y equipos. Se utilizarán nuevos equipos para las *presas* (una línea de prensa completamente nueva, así como nuevos juegos de matrices específicas para el nuevo modelo de vehículo), la *carrocería* (p. ej. nuevos robots, nuevas estaciones para fabricar los subjuegos de plataforma y chasis, exclusivos para el nuevo modelo), el *montaje* (p. ej. nueva maquinaria para la fabricación de asientos, subensamblaje del panel de instrumentos, nueva estación para la instalación de ventanas, equipos para que los vehículos se atengan a las normas norteamericanas (EOLT), etc.) y la *planta de pinturas* (nuevas líneas de fosfatación y cataforesis, nuevas plataformas para sellado automático y manual, nuevo sistema de impresión, pintura y barnizado, nuevos hornos más eficientes, nuevo sistema de encerado, equipo de transporte, etc.), así como en las áreas de *tecnologías de la información* y de *calibración y control de calidad*. Por último, la inversión cubrirá también el utillaje de los proveedores (*vendor tooling*) y las tareas vinculadas a la planificación, ingeniería y gestión del proyecto.
- (17) Una parte de los gastos subvencionables [...] incluye el utillaje de los proveedores, es decir, el utillaje que se encuentra en los locales de los proveedores y que se utiliza para fabricar componentes para el nuevo Ford Transit Connect. Los proveedores a los que afecte la cuestión del utillaje estarán situados en la Comunidad Valenciana, en las siguientes localidades:
- Almussafes – 64 % del total
 - Albal – 15 %
 - Burjassot – 5 %
 - Llíria – 15 %
 - Nules – 1 %.
- (18) Todos estos activos correspondientes al utillaje de los proveedores son propiedad del beneficiario en su totalidad y figuran como activos en su balance. No se transfieren derechos de propiedad a los proveedores o a otras entidades en relación con estos activos y la empresa tiene derecho a reclamarlos y asignarlos a otras instalaciones en caso necesario.
- (19) Las autoridades españolas han indicado que no tienen noticia de la existencia de ningún proyecto o proyectos de inversión concomitantes que se estén llevando a cabo o esté previsto que se lleven a cabo en las instalaciones de cualquiera de los proveedores que utilizará los activos del mencionado utillaje. Las autoridades españolas han indicado también que no se ha concedido ayuda, ni está previsto que se conceda, a dichos proveedores.
- (20) Según España, el proyecto de inversión no crea capacidad adicional en la factoría de Almussafes ya que la fabricación de Ford Focus y Fiesta B299 (fabricados antes del proyecto, en 2011) finalizará y será sustituida por Ford Kuga (fabricado desde 2013) y el nuevo modelo V408 Transit Connect. La capacidad de producción máxima anual de este nuevo modelo V408 será de [160 000-190 000] unidades. El volumen total de producción máximo de Almussafes se limitará a 1 915 vehículos diarios (si hay tres turnos) o de 1 400 vehículos diarios si hay dos turnos, como actualmente. La inversión no solo mantendrá la actual plantilla de la fábrica sino que, además, creará aproximadamente 200 empleos indirectos: 50 subcontratistas, 100 trabajadores a tiempo parcial y 50 proveedores de servicios de ingeniería y de otro tipo. En consecuencia, se espera que el proyecto genere más inversión en los proveedores, lo que incrementará el desarrollo sostenible de la región. Para resaltar la importancia de la fábrica para la región, las autoridades españolas indicaron que la empresa representa el [...] % del PIB de la Comunidad Valenciana y la exportación de vehículos constituye el [...] % de la actividad del Puerto de Valencia. Además, las inversiones en la planta representan aproximadamente el [...] % de las inversiones totales efectuadas en todos los sectores económicos de la Comunidad Valenciana.
- (21) Según las autoridades españolas, está previsto que aproximadamente el [> 40] % de los vehículos V408 fabricados en la planta de Almussafes (cuya capacidad de producción máxima se estima en [160 000-190 000] unidades) se venda fuera del mercado de la EU19 ⁽¹⁾.
- 2.2.2. *Proyectos anteriores en las mismas instalaciones*
- (22) Otros proyectos de inversión anteriores en la factoría de Almussafes también recibieron ayudas.

⁽¹⁾ Las autoridades españolas definen la EU19 como Reino Unido, Alemania, Francia, Italia, España, Austria, Bélgica, República Checa, Dinamarca, Finlandia, Grecia, Hungría, Irlanda, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Suecia y Suiza.

(23) El 17 de junio de 2009, la Comisión autorizó una ayuda a Ford España (N473/2008) para la factoría de vehículos ubicada en las instalaciones de la empresa en Almussafes. La financiación estaba destinada a la fabricación de tres nuevos vehículos, el nuevo Ford Fiesta, el nuevo Ford Focus y el nuevo C-Max, que exigía una modificación radical de la factoría existente. El proyecto se inició el 3 de enero de 2008 y finalizó en 2012, con un gasto subvencionable de 514 698 000 EUR. Por último, tras la adopción de la Decisión de la Comisión, Ford abandonó la producción de uno de esos modelos, el nuevo Ford Focus, reduciendo el gasto subvencionable de la inversión a 379 411 000 EUR y la subvención nominal a 41 735 210 EUR. Se respetaron la intensidad máxima de la ayuda y el importe máximo de la misma en valor actualizado aprobado en la Decisión de la Comisión.

(24) Además, el 7 de diciembre de 2011, la Comisión autorizó una ayuda a la planta de Almussafes de Ford España [SA.32076 (2010/N)]. La ayuda por un importe de 24,8 millones EUR, se concedió para la fabricación del Ford Kuga (C520), cuyos costes subvencionables ascendieron a 155 millones EUR.

2.2.3. Calendario del nuevo proyecto de inversión

(25) El proyecto de inversión se ejecutará entre 2011 y el 31 de diciembre de 2014. Está previsto que la producción del Transit Connect V408 se inicie en julio de 2013 y que la plena producción se alcance en octubre de 2013.

(26) La ayuda se concede con la condición de que el beneficiario mantenga la inversión en la región asistida durante un periodo mínimo de cinco años tras su finalización.

2.3. Base jurídica

(27) La ayuda se concederá con arreglo al régimen existente XR 57/07 (Incentivos Regionales). La base jurídica nacional es la siguiente:

- Ley 50/85, de 27 de diciembre, de incentivos regionales para la corrección de desequilibrios económicos interterritoriales;
- Real Decreto 899/2007, de 6 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los incentivos regionales, de desarrollo de la ley 50/1985 de 27 de diciembre;
- Real Decreto 166/2008, de 8 de febrero, por el que se delimita la Zona de Promoción Económica de la Comunitat Valenciana.

2.4. Costes subvencionables

(28) Los costes de inversión totales de los proyectos ascienden a 807,49 millones EUR. Los costes subvencionables ascienden a 419 930 752 EUR en términos nominales (418 436 786 EUR en valor actualizado ⁽¹⁾), de los cuales [...] EUR se refieren al utillaje de los proveedores. Los costes subvencionables se plantearán como sigue:

Cuadro 1: Costes subvencionables

	2011	2012	2013	2014	Total
Inversiones	[...]	[...]	[...]	[...]	419 930 752,00
Inversión actualizada	[...]	[...]	[...]	[...]	418 436 785,63

(29) Las autoridades españolas confirmaron que toda la maquinaria y equipos incluidos en los gastos subvencionables son nuevos.

(30) Los costes subvencionables no incluyen los activos inmateriales.

2.5. Financiación de la inversión

(31) El proyecto se financiará de la siguiente forma: un [...] % mediante recursos propios y un [...] % por medio de esta solicitud de ayuda. Las autoridades españolas confirmaron que la decisión por la que se concede la ayuda incluirá la condición de que se pruebe un determinado nivel de recursos propios.

(32) La ayuda se pagará en tramos anualmente una vez se haya verificado que la inversión anual se ha efectuado y que la empresa haya presentado pruebas del nivel de recursos propios requerido.

2.6. Límite máximo de ayuda regional

(33) Almussafes se encuentra en la Comunidad Valenciana, que es una región asistida con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE (región de desarrollo económico) con un límite máximo de ayuda regional normal para grandes empresas del 15% en equivalente de subvención bruto (ESB) hasta finales de 2013 de conformidad con el Mapa español de ayuda regional ⁽²⁾.

(34) La localidad de Nules, en la que se ubicará parte del utillaje de los proveedores, está situada en la provincia de Castellón, en la que el límite máximo aplicable de ayuda regional es del 10 % ESB. Las autoridades españolas confirman que no se superará este límite máximo aplicable inferior en el caso de los costes subvencionables que se generen en Nules.

2.7. Importe de la ayuda

(35) Las autoridades españolas han previsto conceder la ayuda en forma de una subvención por un importe de 25 195 845,12 EUR en términos nominales que corresponde a 24 387 444,13 EUR en valor actualizado. La ayuda se pagará en plazos anuales según el siguiente calendario:

⁽¹⁾ De acuerdo con el apartado 41 de las DAR: «En el caso de las ayudas notificadas individualmente a la Comisión, el equivalente de subvención bruto se calculará en el momento de realizarse la notificación». El tipo de referencia/actualización aplicable en el momento de la notificación (18 de junio de 2010) era el tipo básico (1,67 %) incrementado en 100 puntos básicos (es decir, un 2,67 %)

⁽²⁾ Ayuda estatal N 626/2006 – España – Mapa español de ayuda regional 2007-2013 (DO C 125 de 17.2.2006, p. 4).

Cuadro 2: Ayuda

	2011	2012	2013	2014	Total
Ayuda (nominal)			[...]	[...]	25 195 845,12
Ayuda (actualizada)			[...]	[...]	24 387 444,13

- (36) Las autoridades españolas señalaron que el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) podría cofinanciar la ayuda. Para ello, deberá dirigirse una solicitud al FEDER para que cofinancie este proyecto.
- (37) Las autoridades españolas confirmaron que Ford España presentó (el 8 de abril de 2011) la solicitud de ayuda antes de empezar los trabajos del proyecto (el 27 de julio de 2011) y respondieron que, en espera de una verificación detallada, el proyecto cumple en principio las condiciones de elegibilidad establecidas en el régimen X 57/2007.

2.8. Disposiciones generales

- (38) Las autoridades españolas se han comprometido a presentar a la Comisión:

- en el plazo de dos meses desde la firma del contrato entre el organismo que concede la ayuda y el beneficiario, copia de todos los actos contractuales pertinentes relativos a la medida;
- cada cinco años, a partir de la aprobación de la ayuda por la Comisión, un informe intermedio (donde conste la información sobre los importes de ayuda pagados y sobre cualquier otro proyecto de inversión iniciado en el mismo establecimiento o planta);
- en el plazo de seis meses desde el pago del último tramo de la ayuda, basándose en el calendario de pagos notificado, un informe final detallado.

3. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA DE AYUDA Y COMPATIBILIDAD

3.1. Existencia de ayuda

- (39) El apoyo financiero a Ford España lo concederán las autoridades españolas, consistirá en una subvención directa y se financiará con cargo a los presupuestos del Estado. Por consiguiente, puede considerarse que esta ayuda la concede el Estado miembro mediante fondos estatales a tenor de lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del TFUE.
- (40) Como la ayuda se concede a una sola empresa, Ford España, la medida es selectiva.

- (41) El apoyo financiero concedido a Ford España liberará a la empresa de costes que normalmente hubieran estado a su cargo y, por lo tanto, la empresa se beneficia de una ventaja económica frente a sus competidores.
- (42) El apoyo financiero de las autoridades españolas se concederá para inversiones que tendrán como resultado la fabricación de vehículos. En consecuencia, es probable que la medida afecte al comercio entre Estados miembros ya que se aplica en un sector donde existe dicho comercio.
- (43) El hecho de que las autoridades españolas favorezcan a Ford España y su producción, significa que se falsea, o puede verse falseada, la competencia ⁽¹⁾.
- (44) En consecuencia, la Comisión considera que la medida notificada constituye una ayuda estatal a Ford España en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

3.2. Legalidad de la medida de ayuda

- (45) Al notificar la medida de ayuda prevista antes de llevarla a la práctica, las autoridades españolas han cumplido la obligación que impone el artículo 108, apartado 3, del TFUE, y han respetado el requisito de notificación individual establecido en el artículo 7(1) del Reglamento de exención a las ayudas regionales a la inversión ⁽²⁾, en el artículo 6(2) del Reglamento General de Exención por Categorías ⁽³⁾ y en el apartado 64 de las DAR.
- (46) La medida sólo se aplicará tras su aprobación por la Comisión.

3.3. Compatibilidad de la medida de ayuda

- (47) Habiéndose acreditado que la medida notificada constituye una ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, se ha de examinar si la medida es compatible con el mercado interior.
- (48) Como el objetivo de la medida es fomentar el desarrollo regional en una zona designada con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE la compatibilidad de la medida con el mercado interior puede evaluarse sobre la base de las DAR.
- (49) De conformidad con el apartado 60 de las DAR, este proyecto de inversión constituye un gran proyecto de inversión, ya que sus gastos subvencionables superan los 50 millones EUR, calculados a los precios y tipos de cambio correspondientes a la fecha de notificación.

⁽¹⁾ Según la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Justicia, la mejora de la posición competitiva de una empresa debido a una ayuda estatal implica, por lo general, un falseamiento de la competencia respecto a las empresas competidoras que no hayan recibido esa ayuda (Asunto C-730/79, Rec. 1980 p. 2671, considerandos 11 y 12).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 1628/2006 de la Comisión, de 24 de octubre de 2006, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado a las ayudas regionales a la inversión, DO L 302, 1.11.2006, p.29.

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 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 114, 9.8.2008, p.3.

(50) En consecuencia, la medida de ayuda se ha evaluado de acuerdo con las disposiciones aplicables de las DAR, en particular con las normas relativas a las ayudas a la inversión regional destinadas a grandes proyectos de inversión.

3.3.1. *Compatibilidad con las disposiciones generales de las DAR*

(51) La Comisión ha verificado que el proyecto incluye inversión inicial conforme a lo dispuesto en las DAR y que no hay inversiones de sustitución de la maquinaria existente.

(52) En el apartado 34 de las DAR se define como inversión inicial una inversión en activos materiales e inmateriales relativos a la creación de un nuevo establecimiento; la ampliación de un establecimiento existente; la diversificación de la producción de un establecimiento para atender a mercados de productos nuevos y adicionales o una transformación fundamental en el proceso global de producción de un establecimiento existente.

(53) La Comisión reconoce que la naturaleza de la industria del automóvil es dinámica, con productos que se actualizan ligeramente todos los años y que sufren una actualización más importante cada tres años, aproximadamente, a partir de su salida al mercado y con un vehículo totalmente nuevo tras unos siete años, todo ello con inversiones adicionales.

(54) Si bien los pasos básicos en la fabricación de automóviles son similares – estampado de las chapas metálicas para formar las partes de la carrocería, línea de carrocería en la que se montan y sueldan las partes de la carrocería, línea de pintura, montaje del automóvil (instalación del cableado, la transmisión, etc.), tapizado final y montaje y verificación –, las autoridades españolas argumentan que cada uno de los actuales procesos de producción aplicados en las diferentes partes de la factoría o «líneas» sufrirá cambios fundamentales en el curso de la inversión prevista. España ha presentado información detallada de estos cambios [véanse los considerandos (13) a (16)].

(55) La Comisión toma nota también de que el modelo CDV que se va a fabricar es un modelo nuevo. El nuevo V408 es un modelo cuyo predecesor - el actual V227 - no se ha fabricado en la factoría de Almussafes, sino en las de Kocaeli (Turquía) y Craiova (Rumanía).

(56) La Comisión considera, por lo tanto, que el proyecto notificado constituye una inversión inicial conforme a lo dispuesto en el apartado 34 de las DAR ya que se refiere a una diversificación de la producción del establecimiento para atender a mercados de productos nuevos y adicionales.

(57) Los costes subvencionables para la ayuda a la inversión (véase el cuadro 1) se definen con arreglo a los epígrafes 4.1 y 4.2 de las DAR, respetándose las normas sobre acumulación, de conformidad con los apartados 71 a 75 de las DAR.

(58) Además, Ford España solicitó la ayuda el 8 de abril de 2011, es decir, antes de empezar los trabajos del pro-

yecto (el 27 de julio de 2011) y las autoridades españolas estuvieron de acuerdo en conceder la ayuda una vez que fuera autorizada por la Comisión el 11 de abril de 2011, tal como se señala en el considerando 37. Esto asegura que la ayuda regional tiene *prima facie* efecto incentivador de conformidad con el apartado 38 de las DAR.

(59) Ford España tiene también la obligación de mantener la inversión en la región un mínimo de cinco años tras la finalización del proyecto, de conformidad con el apartado 40 de las DAR.

(60) La contribución financiera del beneficiario será como mínimo del 25 % de los costes subvencionables y estará exenta de cualquier tipo de ayuda pública, lo que se atiene a lo dispuesto en el apartado 39 de las DAR.

(61) Ford España no es una empresa en crisis con arreglo a lo dispuesto en las Directrices de salvamento y de reestructuración. Financia el [...] % del proyecto con recursos propios. Por ello, la empresa no está excluida, de conformidad con el apartado 9 de las DAR, del ámbito de aplicación de estas Directrices.

(62) De conformidad con el apartado 41 de las DAR, la intensidad de la ayuda en equivalente de subvención bruto debe actualizarse a su valor en la fecha de la notificación y expresarse en porcentaje del valor actual de los costes subvencionables.

(63) La Comisión considera, por consiguiente, que la ayuda se atiene a los criterios generales de compatibilidad establecidos en las DAR.

3.3.2. *Compatibilidad con las disposiciones relativas a las ayudas a grandes proyectos de inversión*

3.3.2.1. Proyecto de inversión único (apartado 60 de las DAR)

(64) El apartado 60 de las DAR establece que, a fin de evitar que un gran proyecto de inversión se divida artificialmente en subproyectos para eludir que se le aplique lo dispuesto en dichas Directrices⁽¹⁾, se considerará que dicho proyecto es un proyecto de inversión único cuando la inversión inicial se realice a lo largo de un periodo de tres años y consista en activos fijos combinados de modo económicamente indivisible.

(65) El beneficiario ha recibido ayuda para otra inversión en el mismo establecimiento, a saber, el Ford Kuga (aprobada el 7 de diciembre de 2011 mediante la Decisión de la Comisión sobre el asunto SA.32076) y han transcurrido menos de tres años entre el inicio de los dos proyectos. Sin embargo, los dos proyectos muestran diferencias técnicas y funcionales tal y como se describe en la sección 2.2.2 y la decisión de ubicar la producción en Almussafes se tomó independientemente en uno y otro caso. En consecuencia, las dos inversiones no constituyen un proyecto de inversión único a tenor del apartado 60 de las DAR.

⁽¹⁾ Los Estados miembros podrían inclinarse por notificar dos proyectos distintos porque, tratados por separado en vez de como un proyecto de inversión único, se suele permitir una mayor intensidad máxima de ayuda, dado que de esta manera se evita la aplicación del mecanismo automático de reducción del apartado 67 de las DAR.

3.3.2.2. Intensidad de la ayuda (apartado 67 de las DAR)

- (66) De conformidad con el apartado 67 de las DAR, las ayudas a la inversión regional destinadas a grandes proyectos de inversión están sujetas a un límite máximo ajustado de ayuda regional previsto en esta misma disposición.
- (67) El gasto total subvencionable previsto en valor actualizado es de 418 436 786 EUR. En consecuencia, la intensidad máxima de la ayuda autorizada es del 6,57 % ESB.
- (68) El importe total de la ayuda previsto en valor actualizado es de 24 387 444,13 EUR. En consecuencia, la intensidad de la ayuda notificada es del 5,83 % ESB. Como la intensidad de la ayuda para el proyecto es inferior a la intensidad de la ayuda máxima autorizada, la intensidad de la ayuda propuesta para el proyecto se atiene a las DAR.
- (69) Las autoridades españolas confirmaron que el beneficiario no ha solicitado ayuda adicional en relación con la inversión prevista.

3.3.2.3. Aplicación de los límites máximos para la evaluación detallada contemplados en el apartado 68, letras a) y b), de las DAR

- (70) Para determinar si los límites fijados en el apartado 68, letras a) y b), de las DAR se superan, deben definirse en primer lugar el mercado o mercados de producto de referencia y el mercado geográfico de referencia del producto o productos afectados por el proyecto de inversión.

— Productos del proyecto de inversión

Producto de referencia

- (71) Según el apartado 69 de las DAR, el producto de referencia es, por regla general, el contemplado en el proyecto de inversión. Sin embargo, cuando el proyecto se refiere a un producto intermedio y una parte considerable de la producción no se vende en el mercado, cabe considerar que el producto de referencia es un producto de una fase posterior en la cadena de producción.
- (72) En el asunto de que se trata, la inversión se refiere exclusivamente a la producción de un nuevo vehículo, no viéndose afectados productos intermedios ni componentes. Por ello la Comisión considera que, a efectos de la presente Decisión, el producto de referencia son los vehículos de motor.

Segmentación del mercado de referencia

- (73) El apartado 70 de las DAR establece que a los efectos de la aplicación del apartado 68, letras a) y b), de las DAR, las ventas y el consumo aparente ⁽¹⁾ se definirán al nivel adecuado de la clasificación Prodcum, en principio en el

EEE o, si no se dispusiera de información o esta no fuera pertinente, mediante cualquier otra segmentación del mercado que goce de aceptación general y respecto de la cual se disponga de datos estadísticos.

- (74) En la clasificación Prodcum, bajo el código 29.10 «Fabricación de vehículos de motor», los vehículos de clase turismo se diferencian fundamentalmente por el tipo de motor (motor de encendido por chispa, motor de ignición por compresión) y por su cilindrada. No obstante, cabe considerar que la clasificación Prodcum no es pertinente a efectos de dividir el mercado de los turismos en segmentos que puedan constituir mercados de productos distintos, ya que las características anteriormente mencionadas no permiten definir un mercado de producto, importante desde un punto de vista económico, menor que el mercado general de los vehículos de clase turismo, dado que, al menos desde la óptica de la demanda, las preferencias de los consumidores están determinadas fundamentalmente por parámetros como la marca, el tamaño, el equipamiento y el precio.
- (75) Por el contrario, el mercado de vehículos de clase turismo se segmenta en general sobre la base de características técnicas como la potencia y la cilindrada del motor, la longitud, el diseño, la tracción (delantera, trasera o a las cuatro ruedas.), el estilo de la carrocería (berlina, cupé, familiar, etc.), o en función de combinaciones de esas características, así como de acuerdo con la gama de precios ⁽²⁾.
- (76) A efectos de la verificación de los límites establecidos en el apartado 68, letras a) y b), de las DAR, las autoridades españolas proporcionaron información basada en la segmentación establecida por la empresa de estudios de mercado IHS Automotive.
- (77) IHS Automotive, una importante consultora de prospectiva, propone una segmentación limitada de los vehículos de clase turismo (27 segmentos) que se utiliza como referencia común en el sector. Distribuye los vehículos en diferentes segmentos basándose en una combinación híbrida de todos los factores: dimensiones interiores y exteriores, precio, modelos competidores, marca, etc.
- (78) Los datos resultantes de la segmentación efectuada por IHS Automotive se han utilizado en diversas decisiones sobre ayudas estatales adoptadas de acuerdo con las DAR y referidas a las ayudas a la inversión regional destinadas a grandes proyectos de inversión en el sector de la fabricación de vehículos de motor ⁽³⁾. La Comisión considera, en consecuencia, que esta clasificación del mercado puede considerarse una referencia apropiada y suficientemente detallada y aplica esta segmentación para evaluar el proyecto de ayuda de que se trata.

⁽²⁾ Por ejemplo, el informe anual de la Comisión sobre el precio de los vehículos de clase turismo en la Unión Europea utiliza la segmentación siguiente: A: modelos «mini»; B: coches pequeños; C: coches medianos; D: coches grandes; E: modelos de gama alta; F: coches de lujo; G: monovolúmenes y vehículos utilitarios deportivos.

⁽³⁾ Asuntos SA.24773 (N 671/08) Ford Romania (DO C 238 de 17.9.2008, p. 4), SA.27199 (N 635/08) Fiat Group Automobiles (DO C 219 de 12.9.2009, p. 3), SA.26598 (N 473/08) Ford España (DO C 19 de 26.1.2010, p. 5), SA.27308 (N 671/08) Mercedes-Benz Manufacturing Hungary (DO C 28 de 4.2.2010, p. 2), SA.27276 (N 674/08), SA.30283 (N 27/10) Fiat Powertrain Technologies (DO C 333 de 10.12.2010, p. 2), SA.30340 (2011/C) Fiat Powertrain Technologies Poland (DO C 151 de 21.5.2011, p. 5).

⁽¹⁾ El consumo aparente es igual a la producción más las importaciones menos las exportaciones.

— Mercado de productos de referencia

- (79) El apartado 69 de las DAR establece que en el mercado de los productos de referencia se incluyen el producto de referencia y los productos considerados sustitutivos, bien por el consumidor (debido a sus características, precio y uso previsto), bien por el productor (debido a la flexibilidad de las instalaciones de producción) ⁽¹⁾.
- (80) El producto contemplado en el proyecto de inversión, el modelo V408 Ford Transit Connect pertenece a un segmento específico denominado por Ford «ISV» - Integrated Style Van. Las autoridades españolas han indicado que este segmento corresponde al segmento CDV «Car derived Van», según IHS.
- (81) Por consiguiente, a efectos de las valoraciones, el análisis mercadotécnico y el posicionamiento estratégico del producto efectuados por la empresa, se consideró que los principales productos alternativos son los siguientes: Volkswagen Caddy, Citroën Berlingo/Partner, Renault Kangoo, Fiat Doblo, Opel Combo y Nissan NV 200.

Intercambiabilidad desde el punto de vista de la demanda

- (82) La Comisión toma nota de que existe cierta posibilidad de intercambiabilidad desde el punto de vista de la demanda en los márgenes de cada uno de los tipos de vehículos de clase turismo. Sin embargo, la Comisión considera en esta fase que no parece muy probable para vehículos del segmento CDV. En concreto, además del precio, los principales factores que llevan a los consumidores a optar por el modelo V408 son, probablemente, características técnicas como el estilo de la carrocería y el equipamiento.

Intercambiabilidad desde el punto de vista de la oferta

- (83) Por lo que a la oferta se refiere, la Comisión observa que los fabricantes de los vehículos de clase turismo, incluyendo los del segmento CDV están presentes, por lo general, en muchos de los segmentos. Los fabricantes pueden pasar de un tipo a otro de estos vehículos de clase turismo ya que muchos de los vehículos se basan en la misma plataforma.
- (84) Sin embargo, aunque el nuevo modelo se fabrique en la misma plataforma, su producción requerirá una inversión adicional, lo que pone de manifiesto que la flexibilidad de la oferta para cambiar de un modelo a otro sin incurrir en costes adicionales es limitada.
- (85) A tenor de la información facilitada por las autoridades españolas, en la factoría de Almussafes se fabrican en la actualidad vehículos de clase turismo de los segmentos MPV-C y SUV-C [véase el considerando (12)]. Sin embargo, la nueva inversión se llevará a cabo en una plataforma completamente diferente, por lo que la fabricación de vehículos de los segmentos MPV-C y SUV-C no se verá afectada. La Comisión observa, de acuerdo con lo enviado por las autoridades españolas que, de todas maneras, en Almussafes no se pueden fabricar otros produc-

tos, incluidos otros tipos de vehículos de motor, utilizando los gastos subvencionables del proyecto de inversión de que se trata sin incurrir en cuantiosos costes adicionales. Asimismo consideran que cualquier producto intermedio, semiacabado o subproducto fabricados en Almussafes utilizando los gastos subvencionables de este proyecto de inversión en concreto no pueden comercializarse por separado.

Conclusión

- (86) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, cabe concluir que, a los efectos de la presente Decisión, el mercado de producto de referencia es el mercado de vehículos de clase turismo del segmento CDV.

— Mercado geográfico de referencia

- (87) La Comisión necesita definir también el mercado geográfico de referencia para evaluar el proyecto con arreglo al apartado 68, letra a), de las DAR.
- (88) El apartado 70 de las DAR 2007-13 establece que, para efectuar las pruebas contempladas en el apartado 68 de las DAR, los mercados deben definirse, por lo general, a nivel del EEE.
- (89) Desde la perspectiva de la oferta, la producción del sector del automóvil es como mínimo de ámbito EEE o incluso mundial. Los principales fabricantes de automóviles, Ford incluido, son empresas mundiales. Disponen de fábricas en diferentes países y continentes. A mayor abundamiento, la tendencia hacia la globalización ha crecido aún más en estos últimos años.
- (90) Por lo general, Ford considera que su mercado europeo se compone de los 19 países del EEE ⁽²⁾, Rusia y Turquía. Según las autoridades españolas, el modelo V408 que se fabricará en la fábrica de Almussafes se comercializará en el EEE ([> 50] %), Norteamérica ([20-40] %) y Rusia, Turquía y el resto del mundo ([10-30] %). En comparación con el modelo V227, fabricado actualmente en Rumanía y Turquía, la exportación hacia Norteamérica del modelo V408 se incrementará (a partir de un [10-25] %), mientras que las ventas en el EEE (actualmente [> 55] %) y en el resto del mundo ([20-40] %) se reducirán ligeramente.
- (91) Desde la perspectiva de la demanda, las condiciones de competencia han mejorado significativamente en la UE, en particular por lo que respecta a las barreras técnicas y los sistemas de distribución, si bien las diferencias de precio y de fiscalidad siguen siendo factores de limitación. Los bajos costes de transporte y la presencia de todos los grandes fabricantes en casi todos los Estados miembros y en los mayores países del mundo son indicadores de un mercado EEE o incluso mundial.
- (92) A los efectos de las decisiones sobre ayudas estatales destinadas a instalaciones de producción, que evalúan los efectos de la ayuda en el falseamiento de la competencia entre los fabricantes y en el comercio entre Estados miembros, los aspectos de la fabricación son decisivos.

⁽¹⁾ Véase el punto 7 de la Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia (DO C 372 de 9.12.1997, p. 5).

⁽²⁾ Reino Unido, Alemania, Francia, Italia, España, Austria, Bélgica, República Checa, Dinamarca, Finlandia, Grecia, Hungría, Irlanda, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Suecia y Suiza.

(93) Por ello, dado que la ayuda notificada se refiere a la fabricación de vehículos de clase turismo, la Comisión considera que para evaluar el presente asunto el mercado geográfico de referencia de los productos de que se trata debe ser, como mínimo, el EEE. Las cuotas de mercado se calculan tanto a nivel del EEE como mundial.

— Límite establecido en el apartado 68, letra a), de las DAR

Cuotas de mercado

(94) De conformidad con el apartado 68, letra a), de las DAR, la Comisión debe analizar si la cuota de mercado del beneficiario de la ayuda, tanto antes como después de la inversión, supera el 25 %.

(95) La cuota de mercado del beneficiario se valora a nivel del grupo en los mercados del producto y geográfico de referencia. Como el nuevo proyecto de inversión de Ford España se inició en julio de 2011 y está previsto alcanzar la producción plena en octubre de 2013, la Comisión examinará la cuota de mercado de Ford a nivel de grupo en el mercado de referencia entre 2010 y 2014.

(96) Teniendo en cuenta las importantes diferencias entre los costes de producción y los precios de los diferentes vehículos de clase turismo y la dificultad de obtener estimaciones de precios fiables, normalmente se usan en el sector los datos del volumen para definir los mercados y su evolución. Las autoridades españolas suministraron datos sobre cuotas de mercado a nivel del EEE y mundial⁽¹⁾ en el segmento CDV en volumen y valor procedentes de IHS. Son los siguientes:

Cuadro 3: Cuotas de mercado de Ford

	CDV				
	2010	2011	2012	2013	2014
Cuota de mercado de Ford en el EEE	4,8 %	4,5 %	4,8 %	5,1 %	9,9 %
Cuota de mercado mundial de Ford	8,2 %	8,8 %	7,3 %	7,5 %	11,6 %

Fuente: IHS Automotive – Junio de 2012

(97) Sobre la base de estas cifras, las cuotas de mercado de Ford en el mercado de vehículos del segmento CDV se sitúan sensiblemente por debajo del límite del 25 %, tanto en el EEE como a nivel mundial.

(98) Por consiguiente, el proyecto se atiene al apartado 68, letra a), de las DAR.

— Límite establecido en el apartado 68, letra b), de las DAR

(99) De conformidad con el apartado 68, letra b), de las DAR, la Comisión debe asimismo verificar si la capacidad creada por el proyecto representa menos del 5 % del volumen del mercado calculado en términos de consumo aparente del producto de referencia en el EEE, salvo que la tasa media de crecimiento anual de su consumo apa-

rente en los últimos cinco años se sitúe por encima de la tasa media de crecimiento anual del PIB del EEE.

Capacidad creada por el proyecto de inversión

(100) Tal como se indica en el considerando (25), el proyecto de inversión comenzó en 2011; consiguientemente, el año que debe tomarse como referencia para verificar si la capacidad creada por el proyecto de inversión supera el 5 % del mercado en el EEE es 2010.

(101) Las autoridades españolas arguyeron que la capacidad de producción total de vehículos de la factoría de Almussafes [véase el considerando (20)] no se incrementará como resultado de la inversión ya que el proyecto se refiere a la diversificación de las capacidades existentes sin crear capacidades adicionales. La capacidad de producción máxima de este nuevo modelo será de [160 000-190 000] unidades por año. La capacidad máxima de la fábrica fue de 1 915 unidades/día el año anterior al inicio de la inversión para la que se pidió la subvención (2011) y seguirá siendo de 1 915 unidades/día en el año siguiente a la finalización de la mencionada inversión (2014). Sin embargo, los vehículos cuya producción va a interrumpirse pertenecen a segmentos diferentes del mercado, a saber, al B (Ford Fiesta) y al C (Ford Focus).

(102) Además de lo expuesto, España aboga por que solo se utilice el incremento de capacidad neta para los cálculos del apartado 68, letra b), de las DAR. Las plantas de Rumanía y Turquía dejarán de fabricar el antiguo modelo Ford Transit (V227) tan pronto como el nuevo (V408) llegue al mercado. En consecuencia, la actual capacidad de [140 000-160 000] unidades se sustituirá por una nueva capacidad de [160 000-190 000] unidades, lo que conduce a un incremento de capacidad neta de [0-50 000] unidades. En una de sus anteriores decisiones⁽²⁾, la Comisión arguyó que solo se podía considerar el incremento de capacidad neta si la reducción de capacidad en cualquier otro sitio formaba parte del proyecto notificado y estaba relacionada con la ayuda. En el presente asunto, el hecho de que el Ford Transit ya no se fabrique en las actuales factorías (en Rumanía y Turquía) parece estar más relacionado con una decisión política de Ford y no que forme parte realmente del proyecto, ya que parece dudoso que una empresa mantenga un modelo de vehículo anticuado en el mercado. Además, la capacidad liberada en Rumanía/Turquía todavía podrá seguir usándose. En consecuencia, la Comisión duda en esta fase de que el incremento de capacidad neta, en oposición al incremento de la capacidad bruta, deba usarse para los cálculos del apartado 68, letra b), de las DAR.

(103) La capacidad de producción bruta resultante del proyecto de inversión en el mercado EEE en volumen es del [> 20] %⁽³⁾, si se considera que toda la capacidad se

⁽²⁾ C 46/2008 Ayuda a Dell Poland, DO L 29 de 2.2.2010.

⁽³⁾ La cifra de la capacidad bruta ha sido calculada por la Comisión en base a la información facilitada por España. Se calculó dividiendo la capacidad máxima generada por el proyecto, es decir, [160 000-190 000] unidades, entre el número de vehículos CDV vendidos en el mercado del EEE en el año anterior al proyecto, es decir 735 091 unidades.

⁽¹⁾ Basados en estadísticas de ventas.

vende en el mercado EEE. Sin embargo, España ha indicado que solo el [> 50] % de la producción atenderá el mercado EEE, destinándose el resto a Norteamérica, Turquía, Rusia y el resto del mundo. Aun teniendo solo en cuenta el [> 50] % de la capacidad bruta, el incremento de la capacidad bruta en el mercado EEE llegaría al [> 10] %. En consecuencia, el incremento de la capacidad bruta supera en cualquier caso el 5 %. La Comisión constata que si se utiliza la capacidad neta ⁽¹⁾, el incremento de capacidad será inferior al 5 %, el [< 5] % y el [< 2.5] % respectivamente (toda la capacidad de producción en el mercado EEE, o solo el [> 50] %).

Crecimiento en el mercado de referencia en relación con el crecimiento del PIB del EEE

(104) Considerando que el incremento de la capacidad bruta supera el 5 %, y las dudas que tiene la Comisión respecto al uso de las cifras del incremento de capacidad neta, se hace necesario calcular el crecimiento del consumo aparente en los cinco últimos años en el mercado CDV, con el fin de verificar si supera la tasa media de crecimiento anual del PIB del EEE.

(105) Teniendo en cuenta el hecho de que los trabajos del proyecto se iniciaron en 2011, la Comisión debe tener en cuenta el índice de crecimiento anual compuesto (ICAC) de los mercados del producto de referencia en el EEE y el PIB del EEE en el periodo 2005-2010.

(106) A este respecto, España alega que para este cálculo solo deben usarse cifras de valor (nominal) ya que reflejan mejor la realidad del mercado en el sector del automóvil. Debe señalarse, sin embargo, que en los formularios de notificación se pide siempre a los Estados miembros que indiquen tanto las cifras de valor como las de volumen (términos reales). En su práctica decisoria ⁽²⁾, la Comisión ha utilizado en algunas ocasiones ambos conjuntos de datos. Si en los casos de mercados con grandes economías de escala y exceso de capacidad, como el mercado del automóvil, se ha utilizado solo un tipo de datos, los que se han tenido en cuenta normalmente han sido las cifras de volumen ⁽³⁾. En consecuencia, la Comisión duda en esta fase de que en el asunto en cuestión sea suficiente utilizar solo cifras de valor (nominal) para calcular el ICAC.

(107) El ICAC del consumo aparente (medido como ventas) del segmento CDV en el EEE durante el periodo 2005-2010 fue del -0,39 % en volumen y del 2,07 % en valor (ver cuadro 4).

⁽¹⁾ La cifra de la capacidad neta ha sido calculada por la Comisión en base a la información facilitada por España. Se calculó dividiendo la capacidad neta generada por el proyecto, es decir [0-50 000] unidades (resultado de restar a [160 000-190 000] las [140 000-160 000] unidades actualmente producidas) entre el número de vehículos CDV vendidos en el mercado del EEE en el año anterior al proyecto, es decir 735 091 unidades.

⁽²⁾ C 46/2008 Ayuda a Dell Poland, DO L 29 de 2.2.2010, C 34/2009 Petróleos de Portugal – Petrogal, S.A., DO L 220 de 17.8.2012, N 237/2010 Ayuda a Sovello 3 en Thalheim, DO C 105 de 5.4.2011, SA.33152 (2011/C) Linamar Powertrain GmbH, DO C 56 de 26.2.2013.

⁽³⁾ N 113/2009 Ayuda a Audi Hungaria Motor Ltd., DO C 64 de 16.3.2010, SA.32169 (2010/N) Volkswagen Sachsen GmbH, DO C 361 de 10.12.2011.

Cuadro 4: Ventas en el EEE

Segmento CDV	2005	2010	ICAC
Volumen (unidades)	749 632	735 091	- 0,39 %
Valor (miles EUR)	11 506 109,06	12 745 007,76	+ 2,07 %

Fuente: IHS Automotive – septiembre de 2012

(108) El ICAC del PIB del EEE en el período 2005-2010 fue del 0,90 % en volumen y del 2,15 % en valor (datos de Eurostat, ver cuadro 5). Cabe señalar que el ICAC del PIB de la EU-25 en valor fue del 1,99 % en el mismo periodo, según la información facilitada por España. España no facilitó cifras de volumen para el ICAC del PIB de la EU-25.

Cuadro 5: Crecimiento del PIB

PIB (en millones)	2005	2010	ICAC
PIB del EEE en volumen (real)	10 321 328	10 793 474	+ 0,90 %
PIB del EEE en valor (nominal)	11 332 928	12 607 268	+ 2,15 %
PIB de la EU-25 en valor (nominal)	10 969 550	12 103 720	+ 1,99 %

Fuente: Eurostat PIB para el EEE y autoridades españolas PIB EU 25.

(109) Como el índice de crecimiento anual medio del segmento CDV fue inferior al índice de crecimiento anual medio del PIB del EEE, tanto en volumen como en valor, en el período quinquenal de referencia, cabe concluir que no se cumple la condición establecida en el apartado 68, letra b), segunda parte, de las DAR.

(110) España argumenta que debe permitirse utilizar datos de la EU-25, en vez de datos del EEE, para calcular el ICAC del PIB en el periodo en cuestión, y se llegaría a una conclusión diferente. A saber, que el índice de crecimiento anual medio del mercado de vehículos de clase turismo en el segmento CDV fue superior al índice de crecimiento anual medio del PIB de la EU-25 en el período quinquenal de referencia. En consecuencia, si se tuvieran en cuenta solo las cifras del PIB de la EU-25, se cumpliría la condición establecida en el apartado 68, letra b), segunda parte.

(111) Para apoyar su reclamación, España cita la nota a pie de página 2 del apartado 4.4.3 de la parte III.5: Ficha de información complementaria sobre las ayudas de Estado de finalidad regional para grandes proyectos de inversión ⁽⁴⁾ aneja al Reglamento (CE) 1627/2006 de la Comisión en cuanto al impreso de notificación de ayudas. En esta nota a pie de página se señala que «en este contexto, puede utilizarse la EU-25 como equivalente al EEE».

⁽⁴⁾ Anexo al Reglamento (CE) n° 1627/2006 de la Comisión, de 24 de octubre de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 794/2004 en cuanto al impreso de notificación de ayudas, DO L 302 de 1.11.2006.

(112) La Comisión no está segura de que la interpretación española sea correcta. La posibilidad de utilizar los datos del PIB de la EU-25 como equivalente tenía sentido para ayudar a solucionar los problemas de la recopilación de datos cuando se introdujeron las DAR 2007-2013. Actualmente se pueden obtener las cifras del PIB del EEE para el periodo en cuestión (2005-2010) sin mayores problemas. Además, en el presente asunto, el uso del equivalente cifras del PIB de la EU-25 en vez de las cifras del PIB del EEE parece llevar a un resultado diferente, por lo menos en lo que se refiere a los datos de valor. Habida cuenta de lo expuesto, la Comisión duda de que deban usarse los datos del PIB de la EU-25 en vez de los del EEE para calcular el índice de crecimiento del PIB.

(113) De estas consideraciones, y sobre la base de los datos del PIB del EEE, parece desprenderse que se supera el límite máximo del apartado 68, letra b), de las DAR y que la Comisión, por consiguiente, debe efectuar una evaluación pormenorizada de la medida de ayuda notificada.

3.3.3. Conclusión sobre la compatibilidad con las disposiciones de las DAR relativas a las ayudas destinadas a grandes proyectos de inversión

(114) Teniendo en cuenta las conclusiones expuestas, la Comisión duda de que la medida de ayuda notificada cumpla plenamente las disposiciones de las DAR sobre grandes proyectos de inversión y más concretamente con el apartado 68, letra b), de las mismas.

3.4. Dudas y motivos para la incoación

(115) Por las razones expuestas, la Comisión, tras una evaluación preliminar de la medida, duda de si se supera el límite máximo del apartado 68, letra b), de las DAR.

(116) A este respecto, la Comisión recuerda las dudas que expresó en la presente Decisión de si puede aceptarse el cálculo del incremento de la capacidad, neta, propuesto por España y si la capacidad creada no supera el 5 % en caso de que el mercado de referencia tenga bajo rendimiento.

(117) La Comisión señala su desacuerdo con las autoridades españolas respecto a los tipos de datos que deben usarse para calcular el crecimiento del mercado de referencia a efectos de la aplicación del apartado 68, letra b), de las DAR. En esta fase, la Comisión duda de si usar solamente cifras de valor, en vez de cifras de volumen y valor, sería suficiente en el presente caso.

(118) La Comisión, además, tiene dudas sobre la propuesta de utilizar el equivalente datos del PIB de la EU-25, en vez de los datos disponibles del PIB del EEE para calcular el crecimiento del PIB de conformidad con el apartado 68, letra b), de las DAR.

(119) Se recuerda también que, a tenor del apartado 70 de las DAR, la carga de la prueba de que no concurren las circunstancias a que se refiere el apartado 68, letras a) y b), de las DAR, recaerá en el Estado miembro.

(120) Por consiguiente, la Comisión tiene la obligación de efectuar todas las consultas necesarias y, por tanto, de incoar

el procedimiento a tenor del artículo 108, apartado 2, del TFUE, si la investigación inicial no permite a la Comisión establecer que la medida se atiene al apartado 68 de las DAR. Ello dará la oportunidad a aquellos terceros cuyos intereses puedan verse afectados por la concesión de la ayuda a presentar sus observaciones al respecto. A la vista tanto de la información notificada por España como de la presentada por terceros, la Comisión evaluará la medida y adoptará su decisión definitiva.

(121) En el caso de que la información proporcionada en el curso del procedimiento formal de investigación no permita confirmar que se respetan los umbrales previstos en el apartado 68 de las DAR, la Comisión tiene que investigar asimismo si la ayuda es necesaria para proporcionar un efecto de incentivo a la inversión y si los beneficios de la medida de ayuda sobrepasan la distorsión resultante de la competencia y el efecto sobre el comercio entre los Estados miembros. Por tanto, la Comisión pide a España y a los terceros que aporten las pruebas de que dispongan que permitan a la Comisión motivar su evaluación de la medida.

(122) En la nota a pie de página 63 de las DAR, la Comisión anunció su intención de publicar «nuevas orientaciones sobre los criterios que tomará en consideración a efectos de esta evaluación». Este anuncio se ha materializado mediante la adopción de la Comunicación de la Comisión sobre los criterios para la evaluación pormenorizada de la ayuda regional para grandes proyectos de inversión⁽¹⁾ que servirá de base para la evaluación pormenorizada. En concreto, es preciso tomar en consideración los criterios siguientes: objetivo de la ayuda, idoneidad del instrumento de ayuda, efecto incentivador, proporcionalidad de la ayuda, exclusión de la inversión privada y efecto sobre el comercio. En esta fase, parece que la competencia puede falsearse especialmente en el segmento de mercado en el que el incremento de la capacidad bruta generado por el proyecto supera el 5 %.

(123) Con vistas a esta evaluación pormenorizada, se invita a las partes interesadas a facilitar toda la información necesaria para establecer el efecto económico incentivador de la ayuda, es decir, si 1) la ayuda ofrece un incentivo para adoptar una decisión de inversión positiva puesto que puede efectuarse en la región asistida una inversión que de otro modo no sería rentable para la empresa en ninguna ubicación o 2) la ayuda ofrece un incentivo para decidir realizar una inversión prevista en la región en cuestión y no en otro lugar porque compensa las desventajas netas y los costes relativos a su situación en la región asistida.

(124) Sobre la base de las pruebas presentadas en relación con las cuestiones antes citadas, la Comisión llevará a cabo un ejercicio de ponderación sobre los efectos positivos y negativos de la ayuda, realizando una evaluación general del impacto de la ayuda en cada uno de los mercados afectados, de forma que la Comisión adopte una decisión final y pueda concluir el procedimiento de investigación formal.

⁽¹⁾ Comunicación de la Comisión — Criterios para la evaluación pormenorizada de la ayuda regional para grandes proyectos de inversión, DO C 223 de 16.9.2009, p. 3.

4. DECISIÓN

- (125) Habida cuenta de las consideraciones expuestas, la Comisión, en el marco del procedimiento del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, insta a España para que presente sus observaciones y facilite toda la información pertinente para la evaluación de la ayuda/medida en un plazo de un mes a partir de la fecha de recepción de la presente. La Comisión insta a las autoridades españolas para que transmitan inmediatamente una copia de la presente carta al beneficiario potencial de la ayuda.
- (126) La Comisión desea recordar a España el efecto suspensivo del artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y llama su atención sobre el

artículo 14 del Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, que prevé que toda ayuda concedida ilegalmente podrá recuperarse de su beneficiario.

- (127) Por la presente, la Comisión comunica a España que informará a los interesados mediante la publicación de la presente carta y de un resumen significativo en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Asimismo, informará a los interesados en los Estados miembros de la AELC signatarios del Acuerdo EEE mediante la publicación de una comunicación en el suplemento EEE del citado *Diario Oficial* y al Órgano de Vigilancia de la AELC mediante copia de la presente. Se invitará a todos los interesados mencionados a presentar sus observaciones en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación de la presente.”