

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

16665 *Real Decreto 1588/2009, de 16 de octubre, por el que se regula la concesión directa de préstamos para la participación de subcontratistas de primer nivel establecidos en España en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350 XWB y de su motor Trent XWB.*

El programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus, A350 XWB, constituye sin duda el programa aeronáutico civil europeo más ambicioso que se va a realizar en la próxima década.

España se adhirió al programa Airbus en el año 1979 y desde entonces ha estado participando industrialmente en los diferentes programas de desarrollo de los modelos de Airbus. En el inicio de nuestra participación en el entonces GIE Airbus Industrie, la entidad Construcciones Aeronáuticas S. A. fue designada por el Gobierno como constructor asociado español al programa Airbus. Posteriormente Airbus evolucionó hasta constituirse en la actual Airbus SAS y Construcciones Aeronáuticas S. A. fue privatizada e integrada en el conglomerado EADS, conformando sus actividades adscritas a los programas Airbus, la filial española de Airbus, denominada Airbus Operations S. L.

La entidad Airbus SAS decidió en diciembre de 2006 el lanzamiento industrial del programa del nuevo modelo de Airbus A350 XWB. Se trata de una nueva familia de aviones en el rango de 270 a 350 plazas con un alcance de 15.380 kilómetros, elevadas prestaciones tanto de confort como de consumo de combustible y muy respetuoso con el medio ambiente. Este avión de pasillo doble tendrá unas características de eficiencia, confort y medioambientales que le situarán como el avión más avanzado de su categoría.

El desarrollo de la familia del Airbus A350 XWB, que ya comenzó en el año 2007 con los primeros estudios conceptuales, se va a prolongar hasta el año 2015 ya que a pesar de que la entrada en servicio se prevé para el año 2013, durante los dos primeros años posteriores continuarán las actividades de ensayos y posibles modificaciones así como el desarrollo de las versiones previstas después del desarrollo inicial. El desarrollo y su posterior producción se van a realizar de una forma novedosa en relación a anteriores modelos. Airbus SAS será el arquitecto e integrador del conjunto del avión, reservándose el desarrollo y producción de determinados elementos estratégicos del mismo. Otros equipos y grandes subconjuntos del avión se externalizan a unos pocos y selectos subcontratistas de primer nivel que se responsabilizan del diseño, desarrollo y producción de determinados subconjuntos del avión, asumiendo los costes correspondientes y compartiendo los riesgos técnicos y comerciales del programa, ya que sus ingresos se producen en función de las ventas y entregas a los clientes finales de cada unidad del A350 XWB.

En este proceso de asignación de paquetes de trabajo, la industria establecida en España ha conseguido atraer a nuestro país un porcentaje de participación en este nuevo modelo en torno al 11 por ciento en su fase de desarrollo y en trabajos de elevada complejidad técnica. La filial española de Airbus tiene asignada la responsabilidad de determinadas actividades de diseño no específico del avión así como el desarrollo y posterior producción en serie de varios subconjuntos del avión que permanecen en el interior de la entidad Airbus. Otras tres entidades establecidas en España, en un proceso de competición abierta llevado a cabo por Airbus SAS para la selección de sus subcontratistas de primer nivel, han logrado, en competencia con el resto de entidades del sector de todo el mundo, la adjudicación de determinados paquetes de trabajo en el área de aeroestructuras.

Igualmente, en el caso del motor que equipará este avión y que de momento se limita al denominado Trent XWB, la entidad que lo desarrollará en su conjunto es la británica

Rolls Royce PLC, y en un proceso competitivo similar al realizado por Airbus, ha asignado a la industria establecida en España la responsabilidad del diseño, desarrollo y producción en serie del subsistema o módulo de turbina de baja presión y de la estructura trasera de soporte que en conjunto supone una participación del 11,2 por ciento.

La citada participación de la industria establecida en España en el programa A350 XWB va a redundar en una mayor capacitación tecnológica de estas entidades y en su consolidación como proveedores en aeroestructuras en materiales compuestos o en determinados componentes de turbinas de aviación, con los efectos correspondientes sobre el empleo y en general sobre la actividad aeronáutica en nuestro país. En este sentido cabe afirmar que el sector aeronáutico global se está reorganizando en torno a unos pocos integradores de sistemas completos (OEM) al que suministran un grupo más numeroso de subcontratistas de primer nivel, con capacidades tecnológicas y financieras capaces de abordar el diseño, desarrollo y producción de subsistemas complejos y, más abajo en la cadena de suministro, otras entidades de menor capacitación tecnológica suministran a las anteriores. Es muy importante para el sector industrial español la consolidación de subcontratistas de primer nivel en aeroestructuras, especializados en determinados subconjuntos en materiales compuestos, así como también en determinados subsistemas de motor para posicionarse frente a futuros programas.

El programa de desarrollo del Airbus A350 XWB es estratégico para la industria aeronáutica establecida en España ya que reúne en el mismo a la filial española de Airbus y a las tres subcontratistas de primer nivel de aeroestructuras españolas así como a la única entidad establecida en España en el ámbito de los motores de aviación. De estas entidades dependen en gran medida un gran número de entidades de menor dimensión que en su conjunto representan casi la totalidad del sector aeronáutico español. Por tanto, este proyecto es fundamental para la consolidación del sector aeronáutico civil español y su vertebración en una entidad filial del integrador Airbus y de tres grandes subcontratistas de primer nivel en el área de aeroestructuras en materiales compuestos, junto con una entidad especializada en determinados subconjuntos de turbinas de aviación.

Por otra parte, las entidades establecidas en España partícipes en el programa A350 XWB como subcontratistas de primer nivel se enfrentan en estos momentos de crisis financiera internacional a dificultades de financiación para atender a los recursos que requiere el desarrollo y puesta en producción de los trabajos que les han sido asignados por Airbus o por Rolls Royce.

Asimismo hay que señalar que para la Administración pública española, dada la importancia de este sector como fuente de innovación y tecnología además de otras consideraciones, ha merecido tradicionalmente la calificación de sector estratégico.

Todo ello hace necesario la instrumentación de préstamos a los subcontratistas de primer nivel establecidos en España para su participación en el programa de desarrollo del Airbus A350 XWB y del motor Trent XWB.

Estos préstamos pretenden consolidar el tejido empresarial aeronáutico español que a través de su participación en el desarrollo del A350 XWB y de su motor Trent XWB tendrá que abordar el desarrollo de elementos complejos y la integración de los subsistemas bajo su responsabilidad asumiendo los riesgos técnicos y científicos que requieren los nuevos desarrollos para atender sus compromisos frente a Airbus y a Rolls Royce.

Los paquetes de trabajo para el desarrollo del A350 XWB y de su motor Trent XWB ya han sido asignados respectivamente por Airbus SAS (Rolls Royce PLC para el motor Trent XWB) a los subcontratistas de primer nivel y a tal fin estas entidades han suscrito los correspondientes contratos con las entidades adjudicatarias. Por este motivo no sería posible la realización de una convocatoria pública de ayudas a las industrias establecidas en España participantes en el programa de desarrollo del Airbus A350 XWB como subcontratistas de primer nivel ya que ninguna otra entidad establecida en España en ausencia de una asignación por parte de Airbus o de Rolls Royce podría participar en este programa. Ello justifica que resulte de aplicación para la aportación de financiación estatal a estas entidades lo previsto en el artículo 22.2.c) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, relativo a ayudas en régimen de concesión directa, siendo

preciso un real decreto que, de conformidad con el artículo 28.2 de la referida ley, apruebe las normas especiales de subvención, a propuesta del Ministro competente y previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda.

Estos préstamos se realizarán con cargo a la partida presupuestaria 20.15.467C.834 en el capítulo 8 del Presupuesto de gastos del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio del ejercicio 2009, y de la partida que pueda sucederle en ejercicios posteriores.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria, Turismo y Comercio, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 16 de octubre de 2009,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto tiene por objeto regular la concesión directa de préstamos o de anticipos reembolsables a entidades establecidas en España subcontratistas de primer nivel de Airbus SAS o de Rolls Royce PLC, en aeroestructuras y en el motor, para la realización de los proyectos de desarrollo relativos a su participación en el programa del nuevo modelo de Airbus A350 XWB y de su motor Trent XWB.

Por subcontratistas de primer nivel, se entiende aquellas entidades a las que Airbus SAS (o Rolls Royce PLC para el caso del motor Trent XWB) ha seleccionado y asignado paquetes de trabajo de diseño desarrollo y producción a riesgo para el nuevo avión Airbus A350 XWB y su motor Trent XWB y que han suscrito el correspondiente contrato con Airbus SAS o con Rolls Royce PLC.

2. El ámbito de aplicación de este real decreto se circunscribe a la participación de entidades establecidas en España en el programa de desarrollo del nuevo modelo de Airbus A350 XWB y de su motor Trent XWB como subcontratistas a riesgo de Airbus SAS o de Rolls Royce PLC.

Artículo 2. *Ámbito temporal.*

Este real decreto tiene un ámbito de aplicación temporal que incluye el periodo de desarrollo del avión Airbus A350 XWB y del motor Trent XWB comprendido entre 2009 y 2014, ambos inclusive.

Artículo 3. *Beneficiarios.*

Podrán ser beneficiarios de los préstamos previstos en este real decreto:

a) Subcontratistas de primer nivel a riesgo de Airbus SAS establecidos en España seleccionados por esta entidad para el diseño, desarrollo y producción de paquetes de trabajo de aeroestructuras para el nuevo modelo de avión Airbus A350 XWB y que puedan acreditar la existencia del correspondiente contrato suscrito con Airbus SAS. También estarán incluidas en este grupo aquellas entidades que sin haber suscrito directamente un contrato con Airbus, pertenezcan a grupos industriales que sí han contratado directamente con Airbus el desarrollo de tales paquetes de trabajo para el A350 XWB y tengan asignadas en este grupo la cumplimentación de los trabajos de desarrollo correspondientes.

b) Subcontratistas de primer nivel a riesgo del integrador del motor del avión A350 XWB, Trent XWB establecidos en España, y que tengan suscrito el correspondiente contrato con Rolls Royce PLC.

En cualquier caso, no podrán ser beneficiarios de estos préstamos las entidades que se encuentren en situación de crisis, a tenor de lo establecido en las Directrices comunitarias sobre ayudas de salvamento y reestructuración de empresas en crisis.

Artículo 4. *Actuaciones y objeto de los préstamos.*

1. Los préstamos se aplicarán para la realización de los trabajos de desarrollo correspondientes a los paquetes de trabajo que han sido asignados por Airbus SAS o por

Rolls Royce PLC a las entidades subcontratistas de primer nivel establecidas en España en el marco del programa de desarrollo del nuevo modelo de Airbus A350 XWB y del motor Trent XWB.

2. Los préstamos se referirán a los costes elegibles de su participación en el desarrollo del avión A350 XWB o de su motor Trent XWB contemplados en el «Marco comunitario sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación (2006/C 323/01)».

Artículo 5. *Modalidades y cuantía de los préstamos.*

Los préstamos regulados en este real decreto podrán revestir las siguientes modalidades:

a) Anticipos reembolsables, tal como se definen en el el «Marco comunitario sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación (2006/C 323/01)», es decir, préstamos cuyas condiciones de reembolso dependen del resultado del proyecto, que podrán cubrir hasta un máximo del 40 por ciento de los costes elegibles de la fase de desarrollo experimental del proyecto y hasta el 60 por ciento de la fase de investigación industrial, y que en caso de éxito del proyecto se deberán reembolsar con un tipo de interés al menos igual al tipo aplicable con arreglo a la Comunicación de la Comisión relativa al método de fijación de los tipos de referencia y actualización

b) Préstamos a interés cero cuyo importe máximo será el 75 por ciento de los costes elegibles de la participación de cada una de las entidades en el desarrollo del A350 XWB o, en su caso, el que resulte de la aplicación de los límites de intensidad de ayuda establecidos en el «Marco comunitario sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación (2006/C 323/01)». La duración de los préstamos será de un máximo de quince años incluyendo en este periodo hasta cinco años de carencia.

Artículo 6. *Financiación de los préstamos.*

La financiación de los préstamos regulados en este real decreto podrá tener carácter plurianual y se realizará con cargo a la aplicación presupuestaria 20.15.467C.834 del Presupuesto de gastos del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio «para la financiación de proyectos estratégicos de desarrollo del Sector Aeronáutico» hasta un importe máximo de 93.710.540 euros en el año 2009 y de 265.260.810 euros para el periodo 2010-2014

Artículo 7. *Régimen de concesión.*

1. Estos préstamos se conceden de forma directa, conforme los artículos 22.2.c) y 28.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, por la necesidad de consolidar el sector aeronáutico español alrededor de un proyecto estratégico como el Airbus A350 XWB y su motor Trent XWB y la imposibilidad de proceder a su convocatoria pública puesto que solo las entidades que ya han sido seleccionadas por Airbus SAS o por Rolls Royce PLC para participar como subcontratistas de primer nivel en el diseño y desarrollo y producción del A350 XWB y de su motor Trent XWB pueden acceder a estos préstamos.

2. Estos préstamos se atenderán a lo establecido en el «Marco comunitario sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación (2006/C 323/01)», publicado en el «Diario Oficial de la Unión Europea», C 323 de 30-12-2006.

Artículo 8. *Solicitud de los préstamos.*

1. Los préstamos podrán solicitarse por las entidades que reúnan los requisitos establecidos en el artículo 3 mediante instancia dirigida a la Secretaria General de Industria a la que deberán acompañar:

- a) Datos identificativos de la entidad.
- b) Memoria técnica y económica del proyecto de su participación en el programa Airbus A350 XWB o del motor Trent XWB.

c) Copia del contrato suscrito con Airbus o con Rolls Royce para la participación de la entidad en el programa A350 XWB o del Trent XWB.

d) Declaración responsable del solicitante en el que se consignen todas las ayudas que haya obtenido o solicitado para las actividades objeto de los préstamos regulados por el presente real decreto.

2. El plazo de solicitud de los préstamos finaliza transcurridos quince días desde la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de este real decreto.

Artículo 9. *Gestión y pago de los préstamos.*

1. El órgano instructor del procedimiento será la Secretaría General de Industria.

2. El órgano instructor, a la vista de la documentación presentada por las solicitantes, propondrá a cada una de las mismas un convenio de colaboración. Este convenio, que podrá tener carácter plurianual, establecerá las modalidades y las condiciones particulares de cada uno de los préstamos.

3. El pago de los préstamos vendrá regulado en el correspondiente convenio de colaboración y no se exigirá la constitución de garantías por el beneficiario. Como norma general el libramiento de los préstamos se acompañarán, en la medida de lo posible, a la ejecución real de los trabajos a los que van destinados.

Artículo 10. *Régimen de justificación.*

La justificación de la aplicación de los préstamos librados se realizará, según lo que establezca cada convenio de colaboración de los citados en el artículo 9, en cualquier caso cada beneficiario vendrá obligado como mínimo a la justificación anual ante el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de la ejecución técnica y económica de las actividades objeto de financiación. Asimismo será de aplicación lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y en la sección segunda del capítulo II del título II de su Reglamento, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

Artículo 11. *Reintegro.*

1. El reintegro al Tesoro Público de los préstamos sin interés se realizará por cada beneficiario según un calendario de devoluciones que figurará explicitado en cada uno de los convenios de colaboración a que hace referencia el artículo 9.

2. En el caso de financiación a través de anticipos reembolsables, su reintegro al Tesoro Público estará regulado en el correspondiente convenio de colaboración y las condiciones de reembolso se establecerán en función de las entregas de aviones A350 XWB o de motores Trent XWB, a sus clientes finales.

3. En todo caso procederá el reintegro de las cantidades percibidas y la exigencia del interés de demora desde el momento del pago de los préstamos en los supuestos establecidos en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aplicándose el procedimiento de reintegro regulado en el capítulo II del título II de dicha ley.

Artículo 12. *Seguimiento y control de los préstamos.*

El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio realizará actuaciones de seguimiento y control de los préstamos concedidos al amparo de este real decreto, sin perjuicio de las que corresponde realizar por la aplicación de la normativa general vigente en materia de subvenciones.

Artículo 13. *Régimen Jurídico.*

Estos préstamos se registrarán, además de por lo dispuesto en este real decreto, en lo que corresponda, por lo previsto en cada uno de los convenios de colaboración y por la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y su Reglamento, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

Disposición final primera. *Título competencial.*

El presente real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia para dictar las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y los préstamos regulados por el mismo estarán sujetos a la preceptiva autorización por las autoridades de la competencia de la Comisión Europea.

Dado en Madrid, el 16 de octubre de 2009.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Industria, Turismo y Comercio,
MIGUEL SEBASTIÁN GASCÓN