

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN

- 21319** *Decreto-ley 8/2021, de 24 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se autoriza la tramitación, por el procedimiento de concesión directa de una subvención a favor de «Opel España, SLU» para el desarrollo de proyectos de protección medioambiental, de investigación industrial y desarrollo experimental, y para la transformación y modernización tecnológica de los procesos y hacer frente a los perjuicios económicos derivados de la COVID-19.*

#### I

La Comunidad Autónoma de Aragón, de conformidad con lo referido en el artículo 71.32.<sup>a</sup> del Estatuto de Autonomía de Aragón, reformado por la Ley Orgánica 5/2007, de 20 abril tiene competencia exclusiva en la planificación de la actividad económica y fomento del desarrollo económico de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con los principios de equilibrio territorial y de sostenibilidad. Asimismo, en virtud de lo dispuesto en su artículo 71.48.<sup>a</sup>, la Comunidad Autónoma de Aragón tiene atribuida la competencia exclusiva en materia de industria, salvo las competencias del Estado por razones de seguridad, sanitarias o de interés de la defensa, y en materia de subvenciones, el Estatuto de Autonomía de Aragón dispone en su artículo 79.1.<sup>o</sup> que «en las materias de su competencia, corresponde a la Comunidad Autónoma el ejercicio de la actividad de fomento, a cuyos efectos podrá otorgar subvenciones con cargo a fondos propios, regulando o, en su caso, desarrollando los objetivos y requisitos de otorgamiento y gestionando su tramitación y concesión».

La competencia de la planificación de la actividad económica y fomento industrial se realiza con el compromiso del Gobierno de Aragón de cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible aprobados por la ONU en la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible. Entre estos objetivos, el número 9 está dedicado a la Industria, Innovación e Infraestructuras, que establece entre sus metas la 9.2 «Promover una industrialización inclusiva y sostenible y, de aquí a 2030, aumentar significativamente la contribución de la industria al empleo y al producto interno bruto, de acuerdo con las circunstancias nacionales, y duplicar esa contribución en los países menos adelantados» y la 9.4 «De aquí a 2030, modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente racionales, y logrando que todos los países tomen medidas de acuerdo con sus capacidades respectivas»

El aumento de la contribución de la industria al empleo y al PIB, establecido en la meta 9.2, deriva de que la industria es un sector clave para la generación de empleo de calidad y el crecimiento económico equilibrado de un país por su capacidad de mejorar la competitividad de la economía, su importante nivel de inversión en innovación y su alta capacidad exportadora. Su carácter estratégico motivó que, en 2014, la Unión Europea fijara el objetivo de relanzar la industria en Europa como eje del crecimiento económico, identificando el 20 % del PIB como la meta a alcanzar en 2020.

Sin embargo, en la actualidad, no se cumple con la meta establecida del 20 %. Por esta razón, el Gobierno considera necesario elevar el protagonismo de la política industrial hasta situarlo en el centro de la agenda política, con el objetivo último de lograr un modelo de crecimiento sostenido, sostenible e integrador que promueva el empleo estable y de calidad.

Dentro del sector industrial de Aragón, la primera rama del sector manufacturero es la dedicada al sector de la automoción, alcanzando el 17 % del VAB industrial

autonómico y el 4,35 % del VAB de la región. Este sector está inmerso en una total transformación estructural, derivada entre otras de la incertidumbre política y económica, la reorientación normativa hacia el vehículo eléctrico, unido a los nuevos modos de utilizar el automóvil («carsharing»). El automóvil tiene que hacer frente sin demora al desafío que suponen las políticas contra el cambio climático y, también, a las oportunidades que ofrece la inserción de nuevas tecnologías en los vehículos. Es por ello que la industria de la automoción necesita con urgencia reinventarse y hacer frente a todos estos retos, además de mejorar su reputación ante la percepción de la sociedad de que se trata de un sector poco sostenible.

La movilidad está en plena revolución y será uno de los ejes transformadores de la economía española durante los próximos años. Los vehículos, que llevan años en el mercado movidos por los motores de combustión, deben sustituirse por otros propulsados mediante energías alternativas y por motor eléctrico. La práctica totalidad de los fabricantes de automóviles tienen claro que su presente es electrificado, en un entorno altamente competitivo con objetivos muy exigentes de eficiencia energética y medioambiental y de ahorro de costes, y donde las decisiones son constantes e impactan en las inversiones a realizar y el empleo de las plantas.

Estos cambios y otros, han sido asumidos por la industria de manera inmediata, de tal forma que los fabricantes que antes producían cuadros de instrumentos ven ahora cómo los nuevos modelos llevan pantallas digitales, los que hacían componentes para los motores de combustión tienen ahora que hacer piezas para motores eléctricos, totalmente diferentes. Por último, está el tema clave de la fabricación de las baterías y el actual desabastecimiento de microchips, aspectos en los que las empresas automovilísticas en España tienen la inaplazable necesidad de afrontar con el objeto de proporcionar infraestructuras para el ya comenzado tránsito hacia el coche eléctrico. Por estos motivos, ciertas plantas de producción de automóviles se han visto obligadas a paralizar su producción en diversas ocasiones durante este último año. Son muchos cambios radicales que deben tener lugar en muy poco tiempo y cuya consecución están generando mucha preocupación en el sector.

Pero este reto no se puede abordar en solitario. Se requiere de un trabajo conjunto y en común de todos los agentes implicados: administración, empresas, fabricantes, distribuidores y sindicatos que contribuya al mantenimiento de la relevancia que en términos económicos y de empleo tiene la fabricación de vehículos en Aragón.

Estas dificultades se han visto agravadas como consecuencia del brote de coronavirus y sus efectos, aunque las Administraciones Públicas dada la magnitud de lo sucedido, hayan puesto en marcha un gran abanico de medidas extraordinarias para abordar esta crisis y mitigar sus efectos.

En la actual coyuntura internacional, el sector está afrontando un futuro lleno de incertidumbres y riesgos, de una impredecible duración, con efectos desconocidos sobre el actual sistema económico mundial. Este panorama es incierto y nada favorable para fomentar la realización de inversiones. El retraso de estas inversiones supone una ralentización de la actividad industrial debido al impacto directo en las empresas auxiliares, e indirecto al resto de empresas, así como un aumento de las dudas sobre las expectativas de la reindustrialización de la industria y su efecto inducido.

El sector de la automoción ha sido uno de los sectores más afectados por los efectos de la pandemia, pues desde la declaración del estado de alarma las distintas factorías del sector se han visto obligadas a paralizar su actividad industrial y comercial por la ruptura de su propio modelo de abastecimiento. A la crisis pandémica, con limitaciones sobre la movilidad y el turismo y efecto inducido sobre las ventas y alquiler de vehículos, se suma la crisis propia del sector relacionada con la ya mencionada falta de los microchips necesarios para la producción de vehículos. Entre los perjuicios ocasionados cabe destacar caídas de facturación y negocio, un descenso de las matriculaciones, productividad, nivel de ingresos y la aplicación de expedientes de regulación temporal de empleo.

La Estrategia Aragonesa para la Recuperación Social y Económica (EARSE), aprobada en junio de 2020 por el Gobierno de Aragón, los partidos políticos, los agentes sociales y la Administración Local, plasma en un libro blanco un conjunto de 273 propuestas consensuadas para hacer frente a la crisis consecuencia del coronavirus. Las medidas planteadas se dividen en cuatro bloques –recuperación del territorio, de las políticas públicas, de la economía productiva y en materia de empleo. En lo referente a los sectores estratégicos contemplados en la EARSE, se incluyen algunas medidas concretas para el sector de la automoción como: «Impulsar una política industrial ambiciosa para la adaptación del sector de la automoción en la Comunidad Autónoma orientándolo hacia el desarrollo, fabricación y ensamblado del vehículo eléctrico y sus componentes, especialmente de las baterías eléctricas, a través de líneas de ayudas, financiación, avales, apoyo a la innovación, etc.»

En consecuencia, resulta de interés general que desde el Gobierno de Aragón se estimule y apoye decididamente a las inversiones que resultan imprescindibles de acometer por parte de actores clave del sector de la automoción de Aragón, en proyectos de investigación y desarrollo, protección y mejora medioambiental, así como de transformación y modernización tecnológica de los procesos para mejorar su competitividad y hacer frente a los perjuicios económicos derivados de la COVID-19, como medio para la dinamización de un sector eminentemente tractor de la economía regional.

Opel España, SLU, es el único fabricante de automóviles que posee Aragón, se instaló hace casi cuarenta años, y desde entonces no solo es el mayor foco de actividad industrial aragonesa sino de toda su economía. La empresa es titular de una fábrica situada en Figueruelas, donde emplea a unos 5.400 trabajadores directos; asimismo genera otros indirectos en el resto de la industria auxiliar de la automoción regional, que en esta Comunidad está formada por unas 213 empresas, que en su conjunto emplean aproximadamente a 24.000 trabajadores directos e indirectos en empleos de gran calidad y cualificación, es decir, el 30,4% del empleo industrial. Esta empresa contribuye a las exportaciones del sector, que suponen el 35% del total de las exportaciones de la Comunidad.

Opel España, SLU, al igual que el resto de empresas del sector, tuvo que paralizar su actividad durante dos meses del ejercicio 2020 debido al COVID-19. Posteriormente, debido a la falta de suministro de microchips necesarios para la producción de los vehículos, también se ha visto obligada a paralizar su actividad en diversas ocasiones, lo que ha comportado la pérdida de más de tres centenares de turnos de producción desde el inicio del ejercicio 2021 hasta el momento y sin que se vislumbre un cambio de tendencia a corto plazo. Esta situación sobrevenida, a nivel internacional, está provocando dificultades coyunturales para el mantenimiento del empleo en el 2021, aun cuando a medio plazo el esfuerzo inversor realizado está orientado a mantener y mejorar la competitividad de la planta y por tanto el empleo asociado.

Como respuesta a los retos que genera la movilidad sostenible, Opel España, SLU, como empresa socialmente responsable, está comprometida con la protección de la salud y el medio ambiente y la promoción del ahorro y la eficiencia energética, no solo con sus vehículos, sino también con sus instalaciones y procesos productivos. Entre varios de sus objetivos en política ambiental y energética se encuentran prevenir la contaminación de los procesos y productos y continuar con la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> por vehículo para reducir la contribución de la factoría al cambio climático y continuar impulsando el desarrollo de sistemas de propulsión alternativos y servicios de movilidad sostenible. No obstante, la pugna entre las compañías productoras de vehículos exige también acometer este tipo de inversiones por parte de Opel España, SLU; so pena de quedar retrasada en la fabricación de coches eléctricos, una de las mayores oportunidades comerciales de las próximas dos décadas.

Con estos objetivos, la empresa está inmersa en un proyecto de transformación estructural de la planta de Zaragoza con el fin de modernizar y mejorar la competitividad de la factoría, cambios que tendrán un efecto tractor sobre otras empresas, PYME, centros tecnológicos y universidades de la región, por su potencial implicación en el

mismo. Entre otros logros, la empresa ya ha conseguido producir el Opel Corsa-e, posicionándolo como el primer vehículo eléctrico del grupo que se fabrica en Europa. Este importante hito se ha realizado mediante la instalación en la factoría de Figueruelas, de una plataforma CMP Multienergía PSA que le permite ensamblar en el mismo espacio vehículos de gasolina, diésel y eléctricos, con el objeto de que todos sus vehículos tengan una versión electrificada en el 2024.

Con todo ello, Opel España, SLU viene realizando desde 2019 una inversión en la planta de Zaragoza en proyectos de protección medioambiental, I+D y de fomento de la competitividad y transformación de la planta, con la finalidad de dotar a la factoría de nuevas herramientas para que sea más digital, modélica y eficiente en la producción de vehículos eléctricos.

El Gobierno de Aragón ya inició en 2019 una línea de ayuda para la transformación de la planta de Opel España, S.L.U, en Figueruelas, a raíz del Decreto-ley 6/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón y la Orden, de 23 de mayo de 2019, de la Consejera de Economía, Industria y Empleo por los que se concedía un crédito extraordinario para la financiación de una subvención nominativa para el desarrollo de proyectos de investigación y desarrollo e innovación, y proyectos de eficiencia energética y medioambiental, por importe de 4.000.000,00 euros con cargo a la partida presupuestaria 15020 G/6122/770155/91002 PEP 2019/000073. del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Aragón para 2019.

En el ejercicio 2020, la línea de ayuda a Opel España, SLU, quedó recogida como una de las medidas concretas de la EARSE, según el Decreto-ley 4 /2020, de 24 de junio, del Gobierno de Aragón, por el que se adoptan medidas urgentes y extraordinarias para el impulso de la Estrategia Aragonesa para la Recuperación Social y Económica y la Orden, de 24 de agosto de 2020, del Consejero de Industria, Competitividad y Desarrollo Empresarial por los que se concedía una ayuda para proyectos de investigación y desarrollo, eficiencia energética y mejora medioambiental, así como promoción de energía procedente de fuentes renovables, por importe de 4.000.000,00 euros con cargo a la partida 19020 G/7231/770045/91002 PEP 2016/000165 del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Aragón para 2020.

En 2021, las inversiones propuestas van dirigidas al fomento de la protección medioambiental, proyectos de desarrollo experimental e inversiones para fomentar la competitividad y la transformación y mejora de la planta ante los perjuicios económicos ocasionados como consecuencia del COVID-19, siendo voluntad del Gobierno de Aragón continuar apoyando estas actuaciones mediante una ayuda de concesión directa acorde con las referidas en el artículo 22.2.b) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, así como el artículo 14.6.b) y 27 de la Ley 5/2015, de 25 de marzo, de Subvenciones de Aragón, en el que se prevé la concesión directa de subvenciones establecidas por una norma de rango legal.

En consecuencia, resulta muy importante que desde el Gobierno de Aragón se estimule y apoye decididamente y con prontitud las inversiones que resultan apremiantes de acometer, en proyectos de protección medioambiental, proyectos de investigación industrial y desarrollo experimental e inversiones para fomentar la competitividad y la transformación y mejora de la planta ante los perjuicios económicos ocasionados como consecuencia del COVID-19, como medio para garantizar la viabilidad a corto y medio plazo de la actividad, impulsar la dinamización de un sector eminentemente tractor de la economía regional e incentivar y respaldar el proceso de transición verde.

Las inversiones realizadas para fomentar la competitividad y la transformación y mejora de la planta ante los perjuicios económicos ocasionados como consecuencia del COVID-19 responden a la necesidad de incrementar la autonomía estratégica de la planta de producción, reduciendo o eliminando la dependencia de los proveedores de equipos, componentes y suministros, que al estar alejados geográficamente han supuesto un problema de cara a poder mantener el flujo continuo de suministros, provocando los paros en la producción.

Este Decreto-ley responde a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia, tal y como exigen la normativa básica estatal y aragonesa de procedimiento administrativo y régimen jurídico. A estos efectos se pone de manifiesto el cumplimiento de los principios de necesidad y eficacia dado el interés general que supone el impulso de las medidas establecidas en la Estrategia Aragonesa para la Recuperación Social y Económica en el que se fundamentan las medidas que se establecen, siendo el Decreto-ley el instrumento más adecuado para garantizar su consecución, de acuerdo con los razonamientos expuestos. La norma es acorde con el principio de proporcionalidad al contener la regulación imprescindible para la consecución de los objetivos previamente mencionados. Igualmente, se ajusta al principio de seguridad jurídica, siendo coherente con el resto del ordenamiento jurídico.

La fórmula del Decreto-ley se justifica en la exigencia de una extraordinaria y urgente necesidad, que se considera presupuesto normativo esencial para su aprobación como tal. En este sentido, el Tribunal Constitucional en su Sentencia 105/2018, de 4 de octubre, la refiere como «b) En numerosas sentencias este Tribunal ha resumido la doctrina constitucional elaborada en relación con el presupuesto que habilita al Gobierno para aprobar normas con rango de ley provisionales, lo que nos dispensa de reiterarla una vez más (por todas, SSTC 34/2017, de 1 de marzo, FJ 3, y 152/2017, de 21 de diciembre, FJ 3). Bastará recordar ahora que el Tribunal Constitucional ha reiterado que los términos «extraordinaria y urgente necesidad» no constituyen una cláusula o expresión vacía de significado dentro de la cual el margen de apreciación política del Gobierno se mueve libremente sin restricción alguna, sino un verdadero límite jurídico a la actuación mediante decretos-leyes; que la apreciación de la concurrencia de la extraordinaria y urgente necesidad constituye un juicio político que corresponde efectuar al Gobierno (titular constitucional de la potestad legislativa de urgencia) y al Congreso (titular de la potestad de convalidar, derogar o tramitar el texto como proyecto de ley), incumbiéndole a este Tribunal controlar que ese juicio político no desborde los límites de lo manifiestamente razonable, sin suplantar a los órganos constitucionales que intervienen en la aprobación y convalidación de los decretos-leyes; y que ese control externo se concreta en la comprobación de que el Gobierno haya definido, de manera explícita y razonada, una situación de extraordinaria y urgente necesidad que precise de una respuesta normativa con rango de ley, y de que, además, exista una conexión de sentido entre la situación definida y las medidas adoptadas para hacerle frente».

El presente Decreto-ley responde, en el sentido apuntado, a razones por las que se aprecia la concurrencia de extraordinaria y urgente necesidad en la consecución de las actuaciones subvencionables en virtud del mismo, atendiendo al ya referido actual panorama internacional marcado por las dificultades derivadas de los efectos de la pandemia, de la que surge la necesidad de afrontar coyunturalmente dichos perjuicios, concretados, entre otros, en la dependencia del abastecimiento de microchips y la paralización de turnos productivos derivado de lo anterior.

Esta extraordinaria situación ha motivado la consecución del Marco Nacional Temporal relativo a las medidas de ayuda a empresas y autónomos consistentes en subvenciones directas, anticipos reembolsables, ventajas fiscales, garantías de préstamos y bonificaciones tipos de interés en préstamos destinados a respaldar la económica en el contexto del actual brote de COVID-19, en el que esta actuación subvencionable se enmarca.

Esta especial coyuntura económica, marcada por los efectos de la citada pandemia, comporta, en el sentido apuntado, una situación de extraordinaria excepcionalidad que legitima constitucionalmente al Gobierno para dictar este Decreto Ley con la finalidad de atender a las graves consecuencias que la pandemia ha producido en el tejido productivo.

Por otra parte, las necesidades concurrentes justifican igualmente la urgencia en la intervención subvencional que recoge este Decreto Ley, atendiendo al particular momento de transformación estructural del modelo productivo en el ámbito de la automoción, marcado por la necesidad de una rápida adaptación del proceso productivo para la fabricación y comercialización del vehículo eléctrico, en el marco de una política

industrial caracterizada por la urgencia y el elevado dinamismo de su evolución actual, en el que se torna especialmente relevante la promoción de la protección ambiental y la transformación digital y tecnológica para su consecución, que constituye la finalidad de la ayuda. La urgencia en la necesidad de intervención se confirma especialmente cuando este proceso de transformación se promueve en un sector industrial, como el de la automoción, como se ha señalado, que ocupa una presencia preponderante en el VAB industrial y de la región.

Este proceso de transformación se enmarca, como se ha señalado, en un contexto marcado por el creciente impacto negativo del coste de la energía y de las dificultades en los suministros de semiconductores, que se va a prolongar, al menos, durante 2022, y cuyas consecuencias se agravan progresivamente. La rápida modificación de un entorno definido cada vez más VUCA (volátil, incierto, complejo y ambiguo) hace necesario activar mecanismos de redefinición de las cadenas de suministro de bienes y servicios de una manera inmediata y urgente para reducir la dependencia del entorno y fomentar la disposición de recursos propios para la fabricación. Las expectativas de cambio de modelo productivo y de producto son tan importantes que están produciendo cambios relevantes en la valoración de las empresas del sector de automóvil de tal forma que nuevas iniciativas están superando los conceptos más tradicionales, de ahí que la inmediatez de las medidas a tomar es no solo necesaria y sino que la excepcional coyuntura actual implica que no se puedan demorar las acciones ni los apoyos públicos necesarios para que estas acciones puedan ser implantadas con la mayor urgencia posible.

Por lo manifestado, queda justificada en este momento la extraordinaria y urgente necesidad del Gobierno de Aragón en dictar una disposición legislativa provisional bajo la forma de Decreto-ley.

## II

La parte dispositiva del Decreto-ley consta de seis artículos, que incorporan: el objeto del mismo; las actuaciones subvencionables; el crédito asignado; la financiación; el procedimiento de concesión y justificación; las condiciones de mantenimiento del empleo, y la adecuación de la ayuda a la regulación de la Unión Europea sobre ayudas de Estado.

El artículo 1 determina que el objeto del presente texto es la concesión directa a OPEL España de una subvención; el artículo 2 concreta cuales son las actuaciones subvencionables; y el artículo 3 el crédito asignado y su financiación.

El artículo 4, señala al procedimiento de concesión y justificación establecido en el artículo 27 de la Ley 5/2015, de 25 de marzo, de Subvenciones de Aragón, para las subvenciones previstas en norma con rango de ley, como el previsto para poder cumplir con la tramitación y pago de la ayuda en el ejercicio 2021. Lo que se justifica por lo avanzado del año en el que nos encontramos, y con un contexto de proyectos amplios y complejos. Así mismo, se señala que dicha tramitación está exenta del trámite de fiscalización previa, y se determina la forma de justificación, en forma de cuenta justificativa con aportación de informe de auditor.

El artículo 5 exonera del cumplimiento del mantenimiento del empleo en el ejercicio 2021, exigido en el apartado 8 de la disposición adicional segunda, de la Ley 4/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Aragón para el ejercicio 2021, para la concesión de la subvención, dado que la naturaleza de la actuación subvencionable es, precisamente, paliar el impacto perjudicial que está teniendo Opel España, como consecuencia de los efectos del COVID-19 por la escasez de suministros y consecuente cierre o paralización temporal de la producción.

El artículo 6 concreta la imprescindible adecuación de la concesión de la subvención a las normas de la Unión Europea sobre ayudas de Estado, lo que se agiliza y refuerza mediante la aportación de informes externos acreditados e independientes.

La parte final está formada por una disposición única, relativa a la entrada en vigor del Decreto-ley.

En su virtud, en uso de la autorización contenida en el artículo 44 del Estatuto de Autonomía de Aragón, y en el ejercicio de las competencias establecidas, entre otros, en los artículos 71.32.<sup>a</sup> y 48.<sup>a</sup>, y 79.1.<sup>o</sup> del Estatuto de Autonomía de Aragón, a propuesta conjunta del Consejero de Industria, Competitividad y Desarrollo Empresarial y del Consejero de Hacienda y Administración Pública, de acuerdo con el informe de la Dirección General de Servicios Jurídicos, y previa deliberación del Gobierno de Aragón en su reunión del día 24 de noviembre de 2021, dispongo:

#### Artículo 1. *Objeto.*

Constituye el objeto del presente Decreto-ley, la concesión directa de una subvención a Opel España, SLU, así como la determinación del procedimiento de tramitación y de sus especialidades, de acuerdo con lo previsto en el artículo 27 de la Ley 5/2015, de 25 de marzo, de Subvenciones de Aragón.

#### Artículo 2. *Actuaciones subvencionables.*

Son actuaciones subvencionables las siguientes:

a) Proyectos para la inversión en materia de protección medioambiental, que consistan en:

- Ampliación de la nueva línea de montaje de baterías para el desarrollo de vehículos eléctricos.
- Nuevo proceso para la automatización de la aplicación del lacado en el interior del vehículo.

b) Proyectos destinados a la investigación industrial y desarrollo experimental, que consistan en:

- Diseño y desarrollo de nuevos procesos para la mejora de la eficiencia y disminución del impacto ambiental.
- Nuevos procesos de transformación digital.
- Nuevos procesos de transformación tecnológica mediante robotización y automatización de procesos.

c) Proyectos destinados a la mejora de la competitividad y transformación de la planta, cuya ayuda se concede en virtud del Marco Nacional Temporal de ayudas estatales destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote del COVID-19.

- Automatización y robotización de las operaciones del área de Body (Montaje de carrocerías).
- Automatización y transformación de las operaciones del área de pintura.
- Automatización y robotización de operaciones del área de General Assembly.

#### Artículo 3. *Financiación.*

El crédito asignado para dicha subvención es de 4.000.000,00 de euros, y se financiara con cargo a la partida presupuestaria 19020/G/7231/770176/91002 (PEP 2021/000336) del presupuesto de la Comunidad Autónoma de Aragón para 2021.

#### Artículo 4. *Procedimiento de concesión y justificación de la ayuda.*

La concesión de esta subvención, en virtud de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 5/2015, de 25 de marzo, de Subvenciones de Aragón, se efectuará en régimen de concesión directa, y se tramitará en los términos previstos para el procedimiento de concesión directa regulado para las subvenciones nominativas del artículo 26 de dicha Ley.

La subvención recogida en este Decreto-ley, está exenta del trámite de fiscalización previa.

La justificación del cumplimiento de la finalidad de la ayuda y de la aplicación de los fondos concedidos adoptará la forma de cuenta justificativa con aportación de informe de auditor, conforme a lo establecido en el artículo 74 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006 de 21 de julio, sin perjuicio de las comprobaciones que pueda efectuar el órgano concedente y, en particular, de la comprobación material de la inversión en los términos dispuestos en el artículo 35 de la Ley 5/2015, de 25 de marzo, de Subvenciones de Aragón.

El acto de concesión de la subvención se dictará a partir de la entrada en vigor de este Decreto-ley, y se notificará en el plazo suficiente para que los documentos de reconocimiento de la obligación se contabilicen en el presupuesto del ejercicio 2021.

#### Artículo 5. *Excepción del mantenimiento del empleo.*

Para la concesión de la subvención, no será requisito el mantenimiento del empleo en el ejercicio 2021, que recoge el apartado 8 de la disposición adicional segunda de la Ley 4/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Aragón para el ejercicio 2021.

#### Artículo 6. *Adecuación a la regulación de la Unión Europea sobre ayudas de Estado.*

1. Son de aplicación los siguientes regímenes de ayudas de Estado:

a) Proyectos para la inversión en materia de protección medioambiental. Acordes con lo establecido en el artículo 36 del Reglamento (UE) 651/2014, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

b) Proyectos destinados a la investigación industrial y desarrollo experimental. Acordes con lo establecido en el artículo 25 del Reglamento (UE) 651/2014, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea.

c) Proyectos para la transformación y modernización tecnológica de los procesos, para fomentar la competitividad y la transformación y mejora de la planta ante los perjuicios económicos ocasionados como consecuencia del COVID-19. Acordes con el Marco Nacional Temporal relativo a las medidas de ayuda a empresas y autónomos, consistentes en subvenciones directas, anticipos reembolsables, ventajas fiscales, garantías de préstamos y bonificaciones de tipos de interés en préstamos, destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote de COVID-19. En estos proyectos también es aplicable el Reglamento (UE) 1407/2013, de 18 de diciembre de 2013, relativo a las ayudas *de minimis* siempre que se aplique a gastos identificables separados.

2. Opel España, SLU, queda obligado a garantizar la necesaria sujeción de la actuación a la finalidad y objetivos establecidos para su concesión, así como a los regímenes de ayuda indicados en el apartado anterior. A tal fin, sin perjuicio de otra documentación que pudiera ser requerida, y en los términos que determine la resolución de la subvención, se deberán aportar informes externos acreditados e independientes que así lo certifiquen, en particular, sobre el cumplimiento y adecuación a las categorías e intensidades de ayuda previstas en dichos regímenes de ayuda.



Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Este Decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial de Aragón».

Zaragoza, 24 de noviembre de 2021.–El Presidente del Gobierno de Aragón, Javier Lambán Montañés.–El Vicepresidente y Consejero de Industria, Competitividad y Desarrollo Empresarial, Arturo Aliaga López.–El Consejero de Hacienda y Administración Pública, Carlos Pérez Anadón.

*(Publicado en el «Boletín Oficial de Aragón» número 243, de 29 de noviembre de 2021. Convalidado por Resolución de las Cortes de Aragón, de 9 de diciembre de 2021, publicada en el «Boletín Oficial de Aragón» número 256, de 20 de diciembre de 2021)*