

MARCO APLICABLE A LAS AYUDAS ESTATALES A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

(2003/C 317/06)

1. INTRODUCCIÓN

1. Desde comienzos de la década de 1970, las ayudas estatales a la construcción naval han estado sujetas a una serie de regímenes comunitarios específicos. En comparación con los sectores industriales que no estaban sujetos a normas específicas, los regímenes aplicables a la construcción naval han contenido una mezcla de disposiciones más estrictas y disposiciones menos estrictas. Este Marco establece nuevas normas para evaluar las ayudas estatales a la construcción naval tras la expiración del Reglamento (CE) del Consejo nº 1540/98, de 29 Junio 1998, sobre ayudas a la construcción naval ⁽¹⁾ el 31 de diciembre de 2003.

2. Los objetivos del presente Marco son suprimir, en la mayor medida de lo posible, las diferencias existentes entre las normas aplicables a la construcción naval y las aplicables a otros sectores industriales y, de este modo, simplificar y hacer más transparente la política de la Comisión en este ámbito, extendiendo la aplicación de disposiciones horizontales generales al sector de la construcción naval.

3. Sin embargo, la Comisión reconoce que ciertos factores específicos que afectan al sector de la construcción naval deben reflejarse en la política de la Comisión en materia de control de las ayudas estatales. Entre estos factores se incluyen:

- a) El exceso de capacidad, los precios a la baja y el falseamiento de las condiciones comerciales en el mercado mundial de la construcción naval;
- b) La naturaleza de los buques como bienes de capital de gran dimensión, que incrementa las posibilidades de que las facilidades de crédito apoyadas por el Estado falseen la competencia;
- c) El hecho de que las disciplinas sobre prácticas comerciales desleales de la Organización Mundial del Comercio («OMC») sean de difícil aplicación en el sector de la construcción naval;
- d) La existencia de acuerdos de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos («OCDE») en el sector de la construcción naval en especial el Acuerdo de la OCDE de 1998 sobre líneas directrices en materia de créditos a la exportación y su Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de buques, que se aplican en la Comunidad de conformidad con la Decisión 2001/76/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, por la que se modifica la Decisión de 4 de abril de 1978 sobre la aplicación de determinadas directrices en materia de crédito a la exportación con apoyo oficial ⁽²⁾.

4. La Comisión es consciente de los trabajos en curso en la OCDE destinados a sustituir al Acuerdo de 1994 sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y reparación naval ⁽³⁾, que no ha entrado en vi-

gor. El presente Marco no pretende interferir en modo alguno en el resultado de dichos trabajos y puede revisarse en función de un acuerdo en la OCDE.

5. Habida cuenta de estas características especiales, los objetivos del presente Marco, además de simplificar las normas aplicables, son:

- a) fomentar una mayor eficacia y competitividad de los astilleros comunitarios, en especial a través del fomento de la innovación;
- b) propiciar, cuando resulte necesario, la reducción de capacidades productivas económicamente inviables, y
- c) respetar las obligaciones internacionales aplicables en el ámbito de los créditos a la exportación y la ayuda al desarrollo.

6. Para lograr estos objetivos, este Marco establece medidas específicas relacionadas con las ayudas a la inversión para la innovación, las ayudas al cierre, los créditos a la exportación, las ayudas al desarrollo y las ayudas regionales.

7. Algunas de sus características, como, por ejemplo, las series de producción reducidas, el tamaño, el valor y la complejidad de las unidades producidas y el hecho de que los prototipos suelen comercializarse, hacen de la construcción naval un sector singular, diferente de otros sectores industriales. Por ello, la construcción naval es el único sector que puede beneficiarse de las ayudas a la innovación. Las ayudas a la inversión para la innovación se establecieron en el Reglamento (CE) nº 1540/98 y se autorizan sólo en casos debidamente justificados, como incentivo para asumir riesgos tecnológicos. Sin embargo, la aplicación de esta disposición no resultó satisfactoria. Se considera que las características singulares de la construcción naval justifican mantener una ayuda a la innovación para un sector específico. Por lo tanto, el presente Marco aspira a mejorar el apoyo a la innovación, teniendo especialmente en cuenta las dificultades de aplicación de la normativa anterior.

8. La Comisión solamente puede considerar que la ayuda al sector de la construcción, reparación y transformación de buques es compatible con el mercado común si se ajusta a lo dispuesto en el presente Marco.

9. El presente Marco no afecta a las medidas temporales establecidas por el Reglamento (CE) nº 1177/2002 del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativo a un mecanismo defensivo temporal para la construcción naval ⁽⁴⁾.

2. DEFINICIONES

10. A efectos del presente Marco se entenderá por:

- a) «construcción naval»: la construcción, en la Comunidad, de «buques autopulsados de alta mar»;

⁽¹⁾ DO L 202 de 18.7.1998, p. 1.

⁽²⁾ DO L 32 de 2.2.2001, p. 1. Decisión modificada por la Decisión 2002/634/CE (DO L 206 de 3.8.2002, p. 16).

⁽³⁾ DO C 375 de 30.12.1994, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 172 de 2.7.2002, p. 1.

- b) «reparación naval»: la reparación o renovación, en la Comunidad, de los «buques autopropulsados de alta mar»;
- c) «transformación naval»: la transformación, en la Comunidad, de los «buques autopropulsados de alta mar» de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 1 000, siempre que las obras de transformación lleven consigo modificaciones sustanciales del sistema de carga, del casco, del sistema de propulsión o de las instalaciones para el alojamiento de pasajeros;
- d) «buques mercantes autopropulsados de alta mar»:
- i) los buques para el transporte de pasajeros, mercancías o ambos, de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100,
 - ii) los buques para servicios especializados (por ejemplo, dragas y rompehielos) de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100,
 - iii) los remolcadores de una potencia igual o superior a 365 Kw,
 - iv) los barcos de pesca de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100, cuando se trate de créditos a la exportación y ayudas al desarrollo, si se ajustan a lo dispuesto en el Acuerdo de la OCDE de 1998 sobre líneas directrices en materia de créditos a la exportación que se benefician de un apoyo oficial y en su Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de buques o en cualquier otro acuerdo que los modifique o reemplace, así como en las normas comunitarias sobre ayudas estatales a la pesca y la acuicultura,
 - v) los cascos no finalizados de los buques mencionados en los puntos i) a iv), móviles y a flote.

A efectos de lo anterior, se entenderá por «buque autopropulsado de alta mar» todo buque cuyo sistema permanente de propulsión y de gobierno le confiera todas las características necesarias para la navegación autónoma en alta mar. Quedarán excluidos los buques militares (es decir, los buques que, de acuerdo con sus características estructurales básicas y su capacidad, estén destinados específicamente a ser empleados para fines militares, tales como buques de guerra y otros buques para acción ofensiva o defensiva) y las modificaciones hechas o los dispositivos añadidos a otros buques con fines exclusivamente militares, siempre que las medidas o prácticas aplicadas a estos buques, a estas modificaciones o a estos añadidos no constituyan medidas encubiertas en favor de la construcción naval mercante incompatibles con la normativa relativa a ayudas estatales;

- e) «entidad vinculada»: toda persona física o jurídica que:
- i) posea o controle una empresa de construcción, reparación o transformación de buques; o
 - ii) sea propiedad de una entidad de construcción, reparación o transformación de buques o esté controlada por ella, directa o indirectamente, mediante una participación en el capital o por cualquier otro medio.

Se considerará que existe control cuando una persona o una entidad de construcción, reparación o transformación de buques posea o controle una participación de más del 25 % de las acciones de la otra parte o viceversa.

- f) «ayuda»: ayuda a efectos del apartado 1 del artículo 87 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, incluidas medidas tales como facilidades de crédito, garantías y ventajas fiscales.

3. DISPOSICIONES APLICABLES

3.1. Ámbito de aplicación

11. La ayuda a la construcción naval incluirá la ayuda a cualquier astillero, entidad vinculada, naviero y tercero que se conceda, directa o indirectamente, para la construcción, reparación o transformación de buques.

3.2. Aplicación de disposiciones horizontales

12. El principio general es que pueden concederse ayudas a la construcción naval de conformidad con artículos 87 y 88 del Tratado CE y con toda la legislación y las medidas adoptadas sobre la base de los mismos, incluidas las siguientes disposiciones:

- a) Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE ⁽¹⁾;
- b) Reglamento (CE) n° 68/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas a la formación ⁽²⁾;
- c) Reglamento (CE) n° 69/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas de *minimis* ⁽³⁾;
- d) Reglamento (CE) n° 70/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas ⁽⁴⁾;
- e) Reglamento (CE) n° 1177/2002;
- f) Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ⁽⁵⁾;
- g) Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente ⁽⁶⁾; y
- h) Encuadramiento comunitario sobre ayudas de estado de investigación y desarrollo ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

⁽²⁾ DO L 10 de 13.1.2001, p. 20.

⁽³⁾ DO L 10 de 13.1.2001, p. 30.

⁽⁴⁾ DO L 10 de 13.1.2001, p. 33.

⁽⁵⁾ DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

⁽⁶⁾ DO C 37 de 3.2.2001, p. 3.

⁽⁷⁾ DO C 45 de 17.2.1996, p. 5.

3.3. Disposiciones específicas

13. El principio general recogido en el punto 2 de la Sección 3 estará sujeto a las siguientes excepciones, que se justifican por los factores específicos expuestos en la Sección 1.

3.3.1. Ayudas a la investigación, el desarrollo y la innovación

14. Las ayudas concedidas para sufragar las inversiones en proyectos de investigación y desarrollo de las empresas de construcción, reparación o transformación de buques se podrán considerar compatibles con el mercado común si cumplen las normas fijadas en el Encuadramiento comunitario sobre ayudas de estado de investigación y desarrollo o cualesquiera acuerdos posteriores.

15. Podrán ser consideradas compatibles con el mercado común, hasta una intensidad de ayuda máxima del 20 % bruto, las ayudas destinadas a la innovación en los astilleros ya existentes que se dediquen a la construcción, reparación o transformación de buques, siempre que:

- a) se refieran a la aplicación industrial de productos y procedimientos innovadores, es decir, que sean productos y procesos tecnológicamente nuevos o mejorados sustancialmente en comparación con el estado de la técnica en este sector en la Comunidad y que lleven implícito un riesgo de fracaso tecnológico o industrial;
- b) se limiten a contribuir al gasto en inversiones, diseño, actividades de ingeniería y pruebas relacionadas directa y exclusivamente con la parte innovadora del proyecto. Con carácter excepcional, podrán considerarse compatibles los costes de producción que sean estrictamente necesarios para validar las innovaciones tecnológicas, siempre que se limiten al importe mínimo necesario.

3.3.2. Ayuda al cierre

16. Las ayudas destinadas a sufragar los costes normales resultantes del cierre total o parcial de astilleros de construcción, reparación o transformación de buques podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando la reducción de la capacidad resultante de dichas ayudas sea auténtica e irreversible.

17. Los costes para los que podrán concederse las ayudas contempladas en el párrafo 16 serán los siguientes:

- a) indemnizaciones a trabajadores despedidos o jubilados anticipadamente;
- b) los costes de los servicios de consulta para los trabajadores que hayan sido o vayan a ser despedidos o jubilados anticipadamente, incluidos los pagos efectuados por los astilleros para facilitar la creación de pequeñas empresas independientes de dichos astilleros, cuyas actividades no consistan principalmente en la construcción naval;

c) indemnizaciones a trabajadores para su formación profesional,

d) gastos realizados para la adaptación de los astilleros, sus edificios, instalaciones e infraestructuras para usos distintos de la construcción naval.

18. Además, en el caso de las empresas que cesen totalmente sus actividades de construcción, reparación o transformación de buques, las siguientes medidas también podrán considerarse compatibles con el mercado común:

- a) la ayuda cuyo importe no exceda del más elevado de los dos valores siguientes, determinados por un informe de una consultoría independiente: el valor contable residual de las instalaciones o el valor descontado de los beneficios operativos que se puedan obtener en un período programado de tres años, del que se descontarán cualesquiera ventajas que obtenga la empresa beneficiaria de su cierre.
- b) Las ayudas, como préstamos o garantías de préstamo para el capital de explotación necesario para que la empresa pueda finalizar trabajos incompletos, siempre que se circunscriban al mínimo necesario y que ya se haya llevado a cabo una proporción significativa del trabajo.

19. Las empresas que reciban ayudas al cierre parcial no podrán haberse beneficiado de ayudas de salvamento y reestructuración durante los últimos 10 años. En el caso de que no hayan transcurrido 10 años desde la concesión de la ayuda de salvamento y reestructuración, la Comisión sólo autorizará la ayuda al cierre parcial cuando concurren circunstancias excepcionales e imprevisibles, no imputables a la empresa.

20. El volumen y la intensidad de las ayudas deberán estar justificados por el alcance de los cierres en cuestión, teniéndose en cuenta los problemas estructurales de la región afectada y, en caso de reconversión a otras actividades industriales, la legislación y normas comunitarias aplicables a esas nuevas actividades.

21. Para garantizar el carácter irreversible de los cierres subvencionados, el Estado miembro interesado velará por que las instalaciones de construcción naval permanezcan cerradas durante un período no inferior a diez años.

3.3.3. Ayuda a la creación de empleo

22. La ayuda concedida para la creación de empleo así como para la contratación de trabajadores discapacitados y desfavorecidos o para cubrir los costes adicionales de contratación de trabajadores discapacitados y desfavorecidos en empresas de construcción, reparación o transformación de buques, puede considerarse compatible con el mercado común si se atiene a las normas sustantivas fijadas en el Reglamento (CE) n° 2204/2002 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales para el empleo ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ DO L 337 de 13.12.2002, p. 3.

3.3.4. Créditos a la exportación

23. Las ayudas a la construcción naval en forma de facilidades crediticias concedidas a los propietarios de astilleros tanto nacionales como extranjeros o a terceros para la construcción o la transformación de buques podrán considerarse compatibles con el mercado común si se ajustan a lo dispuesto en el Acuerdo de la OCDE, de 1998, sobre líneas directrices en materia de créditos a la exportación que se benefician de un apoyo oficial y en el Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de buques o cualquier otra condición posterior establecida en dicho Acuerdo o que lo sustituya.

3.3.5. Ayuda al desarrollo

24. Las ayudas ligadas a la construcción y a la transformación de buques, concedidas como ayudas al desarrollo de un país en vías de desarrollo podrán ser consideradas compatibles con el mercado común si cumplen lo establecido al efecto en el Acuerdo de 1998 sobre líneas directrices en materia de créditos a la exportación que se benefician de un apoyo oficial y en el Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de buques o cualquier otra condición posterior establecida en dicho Acuerdo o que lo sustituya.

25. La Comisión comprobará el componente de «desarrollo» del proyecto de ayuda, que la ayuda es necesaria y que entra en el ámbito de aplicación del Acuerdo de 1998 sobre líneas directrices en materia de créditos a la exportación que se benefician de un apoyo oficial y del Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación o cualquier otra condición posterior establecida en dicho Acuerdo o que lo sustituya. La concesión de ayudas al desarrollo deberá estar abierta a la presentación de ofertas de diferentes astilleros. En la medida en que sean aplicables las normas comunitarias sobre contratación pública, los procedimientos de licitación deberán ajustarse a ellas.

3.3.6. Ayuda regional

26. Una ayuda regional a la construcción, la reparación o la transformación de buques sólo podrá ser considerada compatible con el mercado común si cumple las siguientes condiciones:

- a) debe concederse para invertir en la mejora o modernización de astilleros ya existentes, no estar vinculada a una reestructuración financiera del astillero o astilleros de que se trata y tener por objetivo mejorar la productividad de instalaciones existentes;
- b) la intensidad de la ayuda no debe superar el 22,5 % si se trata de regiones contempladas en la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado que se ajusten al mapa aprobado por la Comisión para cada Estado miembro a efectos de la concesión de ayuda regional;

- c) la intensidad de la ayuda no debe superar el valor que resulte inferior entre el 12,5 % y el límite máximo de ayuda regional si se trata de regiones contempladas en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado que se ajusten al mapa aprobado por la Comisión para cada Estado miembro a efectos de la concesión de ayuda regional;
- d) debe limitarse a contribuir a los gastos subvencionables que se definen en las directrices comunitarias aplicables en materia de ayudas regionales.

4. OBLIGACIÓN DE NOTIFICACIÓN

27. Todos los planes de concesión de una nueva ayuda a la construcción, la reparación o la transformación naval, ya sea mediante un régimen o una ayuda específica no incluida en un régimen, se notificarán a la Comisión salvo que se cumplan las condiciones previstas en alguno de los reglamentos que eximen del requisito de notificación previa a determinadas categorías de ayudas estatales.

5. CONTROL

28. Los Estados miembros presentarán a la Comisión informes anuales sobre todos los regímenes de ayuda existentes de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 659/1999 y en sus disposiciones de ejecución.

6. ACUMULACIÓN DE AYUDAS PROCEDENTES DE DIVERSAS FUENTES

29. Los límites máximos de ayuda fijados en el presente Marco son aplicables tanto si la ayuda en cuestión se financia íntegra como parcialmente con recursos del Estado o con recursos comunitarios. Las ayudas autorizadas en aplicación de este Marco no podrán acumularse con otras ayudas estatales con arreglo al apartado 1 del artículo 87 del Tratado, ni con otras aportaciones comunitarias, si tal acumulación provoca que la intensidad de la ayuda sea superior a la prevista en el presente Marco.

30. En caso de ayudas estatales que persigan fines diferentes y que se refieran a los mismos costes subvencionables, será de aplicación el límite máximo de ayuda más favorable.

7. APLICACIÓN DEL PRESENTE MARCO

31. El presente Marco será aplicable desde el 1 de enero de 2004 hasta el 31 de diciembre de 2006 como máximo. La Comisión podrá revisarlo durante este período, en especial a la vista de las obligaciones internacionales de la Comunidad.