

## II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

## COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 9 de julio de 2003

relativa a la ayuda estatal que España tiene previsto conceder en forma de ayudas de funcionamiento ligadas a contratos en favor de tres buques metaneros construidos por IZAR

[notificada con el número C(2003) 2009]

(El texto en lengua española es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2003/691/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de las Comunidades Europeas, y, en particular, el primer párrafo del apartado 2 de su artículo 88,

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

Visto el Reglamento (CE) n° 1540/98 del Consejo, de 29 de junio de 1998, sobre ayudas a la construcción naval <sup>(1)</sup>, y, en particular, el apartado 2 de su artículo 3,

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones de conformidad con las disposiciones citadas <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

## I. PROCEDIMIENTO

- (1) El 6 de noviembre de 2001 España notificó a la Comisión su solicitud de concesión de una prórroga del plazo de entrega de cuatro buques metaneros contratados por el grupo español de construcción naval IZAR. Mediante carta de 24 de abril de 2002 la Comisión informó a España de que había decidido incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE en relación con la medida. España contestó por carta de 4 de junio de 2002, registrada el 6 de junio de 2002.
- (2) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* <sup>(3)</sup>. La Comisión emplazó a los interesados a presentar sus observaciones.
- (3) La Comisión recibió observaciones de los interesados. Transmitió dichas observaciones a España dándole la posibilidad de comentarlas, recibiendo sus comentarios por carta de 3 de diciembre de 2002.

<sup>(1)</sup> DO L 202 de 18.7.1998, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 33 de 5.2.2000, p. 6.

<sup>(3)</sup> DO C 238 de 3.10.2002, p. 2.

## II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

- (4) El apartado 2 del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1540/98 (en lo sucesivo, «el Reglamento de construcción naval») establece que el límite máximo de la ayuda aplicable a un contrato será el que se encuentre en vigor en la fecha de la firma del contrato definitivo. Sin embargo, en el caso de los buques entregados más de tres años después de la fecha de celebración del contrato definitivo, el límite máximo aplicable al contrato será el que se encontraba en vigor tres años antes de la fecha de entrega del buque.
- (5) Según el mismo artículo, a los buques contratados hasta el 31 de diciembre de 2000 se les concederá una ayuda de funcionamiento del 9 %. A los buques contratados con posterioridad a esa fecha no se les concederá ayuda de funcionamiento. Por esta razón, sin una prórroga del plazo de entrega de tres años, no se pueden conceder ayudas de funcionamiento a los buques entregados con posterioridad al 31 de diciembre de 2003, aunque los contratos se hubieran firmado antes de finales del año 2000. De acuerdo con el apartado 2 del artículo 3 del Reglamento de construcción naval, la Comisión podrá prorrogar el plazo de entrega de tres años en caso de circunstancias excepcionales o complejidad técnica de los buques.
- (6) España ha solicitado una prórroga del plazo de entrega de tres años para tres buques metaneros construidos por IZAR debido a su complejidad técnica. La solicitud inicial se refería a cuatro buques, pero en una carta de 6 de marzo de 2002 España informó de que se había cancelado un pedido por lo que la solicitud se refería ahora a tres buques. IZAR es propiedad de la sociedad *holding* estatal española SEPI y es un grupo de construcción naval integrado por seis astilleros civiles y tres militares.
- (7) La notificación española se refiere a los buques 3 a 5 del cuadro con las fechas previstas correspondientes. Los buques 1 y 2, de la misma serie, se han incluido a efectos comparativos.

CUADRO

(en meses)

Número de buque/astillero	Fecha del contrato	Inicio de la construcción	Fecha de entrega prevista	Plazo de construcción previsto	Plazo estimado entre contrato y entrega
S	Julio de 2000	Agosto de 2000	Noviembre de 2003	39,5	40
PR	Julio de 2000	Octubre de 2000	Diciembre de 2003	39	41
321/S	Julio de 2000	Enero de 2001	15 de febrero de 2004	37	42,5
103/PR	Diciembre de 2000	Junio de 2001	30 de junio de 2004	36,5	42
105/PR	Diciembre de 2000	Diciembre de 2001	31 de diciembre de 2004	36	48

Nota: S = astilleros de Sestao, PR = astilleros de Puerto Real.

- (8) España ha mencionado una declaración de la Comisión de 1990 <sup>(1)</sup> en la que ésta afirmaba que cuando propuso por primera vez la posibilidad de prorrogar el plazo de entrega de tres años por razones de complejidad técnica, tenía presente en particular la construcción de metaneros y cruceros de dimensiones muy grandes. España aduce, asimismo, que estos buques son al menos tan complicados de construir como los buques tanque para los que la Comisión concedió una prórroga <sup>(2)</sup> en 1993. También sostiene que el plazo de construcción no es superior al de otros grandes astilleros que construyen o han construido metaneros.

<sup>(1)</sup> Declaración recogida en las actas del Consejo de Industria de diciembre de 1990 (ref. 10377/90).

<sup>(2)</sup> Asunto N 727/93 (DO C 175 de 28.6.1994, p. 5).

### III. OBSERVACIONES DE TERCEROS

- (9) La Comisión ha recibido observaciones de Francia. En primer lugar Francia refute la afirmación recogida en la incoación del procedimiento de que el plazo normal entre contrato y entrega de los buques metaneros es de 36 meses, y proporciona cifras de los astilleros japoneses y coreanos que muestran que este plazo con frecuencia se sitúa entre los 35 y los 60 meses. Por esta razón, Francia considera normal que los astilleros españoles no puedan entregar los cinco buques antes de finales de 2003. Sin embargo, Francia subraya que España debería haber solicitado la prórroga del plazo de entrega de tres años antes de firmar los contratos y no casi un año después. La prórroga *a posteriori* distorsionaría, en cierto sentido, la competencia frente a otros astilleros interesados en los mismos pedidos.

### IV. COMENTARIOS DE ESPAÑA

- (10) España estaba de acuerdo con las observaciones francesas sobre los plazos necesarios entre contrato y entrega. Respecto a la cuestión de que la prórroga se había notificado un año después de que se firmaran los contratos, España señaló que, en cualquier caso, había notificado la solicitud de prórroga y que esperaba la decisión de la Comisión antes de facilitar cualquier tipo de ayuda ligada a contratos.

### V. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA

- (11) Según el apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE serán incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones. Según jurisprudencia reiterada de los tribunales de las jurisdicciones europeas, la condición de que una ayuda afecte a los intercambios comerciales se cumple cuando la empresa beneficiaria ejerce una actividad económica que es objeto de comercio entre los Estados miembros. La construcción naval es una actividad económica objeto de comercio entre los Estados miembros.
- (12) De conformidad con la letra e) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE, podrán considerarse compatibles con el mercado común las demás categorías de ayudas que determine el Consejo por Decisión, tomada por mayoría cualificada a propuesta de la Comisión. La Comisión señala que el Consejo adoptó sobre esta base el 29 de junio de 1998 el Reglamento de construcción naval.
- (13) La Comisión observa que, de acuerdo con el Reglamento de construcción naval, «construcción naval» significa la construcción de buques mercantes autopropulsados de alta mar. La Comisión observa, además, que los astilleros propiedad de IZAR de Puerto Real y Cádiz construyen este tipo de buques y que, en consecuencia, son empresas que entran en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento.
- (14) El apartado 1 del artículo 3 del Reglamento de construcción naval dispone que hasta el 31 de diciembre de 2000 están permitidas las ayudas de funcionamiento

ligadas a contratos para la construcción de buques que no superen un límite máximo del 9 %. El límite máximo de ayuda aplicable al contrato es el que se encuentre en vigor en la fecha de la firma del contrato definitivo. No obstante, este límite no se aplica a los buques entregados más de tres años después de la fecha de celebración del contrato. En tales casos, el límite máximo aplicable es el que se encontraba en vigor tres años antes de la fecha de entrega del buque. Por lo tanto, si la fecha de entrega de un buque es posterior al 31 de diciembre de 2003, no es posible conceder ayuda de funcionamiento.

- (15) No obstante, el apartado 2 del artículo 3 del Reglamento de construcción naval dispone que «la Comisión podrá prorrogar este plazo de entrega de tres años cuando lo justifiquen la complejidad técnica del proyecto de construcción naval de que se trate o los retrasos originados por perturbaciones inesperadas, considerables y justificables que afecten al programa de trabajo de un astillero, motivadas por circunstancias excepcionales imprevisibles y ajenas a la empresa». Hay que señalar que España basa su solicitud para prorrogar el plazo de entrega en la complejidad técnica del proyecto de construcción naval.
- (16) La Comisión observa que la cuestión de la prórroga del plazo de entrega es decisiva para determinar si los buques en cuestión pueden beneficiarse de ayuda de funcionamiento ligada a contratos. La ayuda de funcionamiento en cuestión implica la financiación con fondos estatales de parte de los costes que los astilleros normalmente tendrían que sufragar para construir un buque. Por ello, la ayuda que pueda concederse si se prorroga para los buques el plazo de tres años entraría en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 87 del Tratado.
- (17) Al incoar el procedimiento, a la Comisión se le planteó una serie de dudas sobre dos aspectos vinculados a este asunto. Se referían, en concreto, al plazo de construcción y al plazo entre contrato y entrega de los buques en cuestión. Estas dudas se analizarán a continuación de acuerdo con la información recibida durante el procedimiento.
- (18) Por lo que respecta a la primera duda, el plazo de construcción de los metaneros, la Comisión señaló en la incoación que la construcción de un buque de este tipo en la actualidad sólo dura normalmente alrededor de 30 meses. El hecho de que sea posible entregar metaneros en un plazo de 36 meses a partir de la firma del contrato induce a dudar que estos buques puedan beneficiarse de una prórroga del plazo de tres años en razón de su complejidad técnica.
- (19) A este respecto España ha destacado la complejidad de los buques y ha solicitado que los plazos de fabricación se comparen con los de otros astilleros de los Estados miembros y no con los más experimentados de Corea. España también ha subrayado la necesidad de crear una serie de instalaciones en los astilleros correspondientes al ser la primera vez que se construían buques metaneros en ellos. Señala también que los buques metaneros de doble membrana, construidos en España, son más complejos que otros metaneros, por lo que requieren un plazo de construcción más largo.

- (20) La información suministrada durante el procedimiento no contradecía la afirmación hecha en la incoación del procedimiento de que, en la actualidad, el plazo de producción podía situarse alrededor de los 30 meses. A pesar de ello, la Comisión reconoce que los metaneros son unos buques especialmente complejos técnicamente y que requieren un plazo de construcción largo. También constata que el hecho de que los dos astilleros españoles, e IZAR, estén construyendo por vez primera buques de este tipo, es una razón válida para aceptar un plazo de fabricación algo más largo que el de los astilleros coreanos, más experimentados.
- (21) Por otra parte, la Comisión cita su declaración de 1990, en la que afirmaba que cuando propuso por primera vez la posibilidad de prorrogar el plazo de entrega de tres años por razones de complejidad técnica, tenía presente en particular la construcción de metaneros y cruceros de dimensiones muy grandes.
- (22) En relación con la segunda duda, el plazo entre contrato y entrega de los buques en cuestión, la Comisión se planteó si este plazo no era mucho más largo que lo que podría considerarse necesario. Tanto Francia como España hicieron comentarios al respecto. España afirma que el plazo medio entre contrato y entrega de los buques metaneros construidos en la Comunidad se sitúa alrededor de los 49 meses y los metaneros que lo son en Asia, de unos 42 meses. Francia está de acuerdo en que los plazos entre el contrato y la entrega de los principales astilleros asiáticos se sitúan entre 35 y 60 meses.
- (23) La Comisión señala que el plazo entre el contrato y la entrega es una combinación del plazo de construcción y el plazo entre la firma del contrato y el inicio de la fabricación. La Comisión no podría prorrogar el plazo de entrega si el plazo entre el contrato y el inicio de la construcción fuera excesivamente largo. En el presente caso, el plazo entre el contrato y el inicio de la fabricación de los respectivos buques es de seis, cinco y 12 meses, que la Comisión considera aceptable.
- (24) Sobre la base del razonamiento expuesto, la Comisión considera que el plazo de entrega puede prorrogarse para los buques de que se trata de conformidad con las fechas de entrega previstas antes citadas.
- (25) Cabe señalar que en la incoación del procedimiento, la Comisión comprobó que tras su Decisión negativa 2000/131/CE sobre una ayuda en forma de créditos fiscales a los astilleros públicos españoles<sup>(1)</sup>, los astilleros en cuestión no han reembolsado la ayuda. En caso de que en su Decisión final sobre este asunto la Comisión concluyera que hay motivos para autorizar la prórroga de tres años para cualquiera de los tres buques metaneros, tendría además que estudiar la pertinencia de la Sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de mayo de 1997, en el asunto C-355/95: Textilwerke Deggendorf GmbH (TWD) contra la Comisión de las Comunidades Europeas y la República Federal de Alemania (en lo sucesivo, «la sentencia Deggendorf»)<sup>(2)</sup>, si para entonces aún no se hubiera recuperado la ayuda mencionada.
- (26) A este respecto la Comisión considera que sólo puede ordenar una Decisión para suspender el pago de ayuda compatible con el mercado común, el principio de la sentencia Deggendorf, cuando la ayuda concedida en la nueva decisión genere una acumulación de ayuda que haga incompatible la nueva ayuda. La Comisión considera que el presente asunto no se refiere al efecto de acumulación en el importe de la ayuda que debe autorizarse, sino únicamente a la existencia de condiciones específicas para la prórroga.
- (27) Por esta razón, la Comisión sostiene que el hecho de que la Comisión no considere que la ayuda estatal ilegal antes citada ha sido recuperada, no impide a España conceder la ayuda de funcionamiento vinculada a los tres buques en cuestión.
- (28) Por último, en relación con la observación de Francia de que la prórroga *a posteriori* sería en cierto sentido una distorsión de la competencia frente a otros astilleros interesados en los mismos pedidos, la Comisión señala que el apartado 2 del artículo 3 del Reglamento de construcción naval no establece que las solicitudes para prorrogar el plazo de entrega deban notificarse antes de la firma de los contratos. La Comisión señala también que España ha informado de que no se concederá ayuda de funcionamiento a los buques de que se trata, salvo si la Comisión decide prorrogar el plazo de entrega.

## VI. CONCLUSIÓN

- (29) Sobre la base del razonamiento expuesto, la Comisión debe considerar que puede aprobarse una prórroga del plazo de entrega de tres años para los tres buques de que se trata. Debe prorrogarse el plazo de entrega a las fechas de entrega previstas antes citadas (15 de febrero de 2004, 30 de junio de 2004 y 31 de diciembre de 2004 para los respectivos buques).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

### Artículo 1

El plazo de entrega de tres años previsto en el apartado 2 del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1540/98 queda prorrogado para tres buques metaneros construidos por IZAR de la manera siguiente:

- hasta el 15 de febrero de 2004 para el buque 321 construido en el astillero de Sestao;
- hasta el 30 de junio de 2004 para el buque 103 construido en el astillero de Puerto Real;
- hasta el 31 de diciembre de 2004 para el buque 105 construido en el astillero de Puerto Real.

<sup>(1)</sup> DO L 37 de 12.2.2000, p. 22.

<sup>(2)</sup> Rec. 1997, p. I-2549.

*Artículo 2*

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

Hecho en Bruselas, el 9 de julio de 2003.

*Por la Comisión*  
Mario MONTI  
*Miembro de la Comisión*

---