

## MARCO APlicable A LAS AYUDAS ESTATALES A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

(2011/C 364/06)

### 1. INTRODUCCIÓN

1. Desde comienzos de los años setenta, las ayudas a la construcción naval han estado sujetas a una serie de regímenes de ayudas estatales específicos, que gradualmente se fueron alineando con las normas horizontales sobre ayudas estatales. El actual Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval<sup>(1)</sup> expirará el 31 de diciembre de 2011. En consonancia con su política para garantizar una mayor transparencia y simplificación de las normas sobre ayudas estatales, la Comisión pretende eliminar, en la mayor medida posible, las diferencias entre las normas aplicables a la industria de la construcción naval y las aplicables a otros sectores industriales mediante la extensión de las normas horizontales generales al sector de la construcción naval<sup>(2)</sup>.

2. Sin embargo, la Comisión reconoce que determinadas características de la construcción naval 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, la hacen diferente de otros sectores industriales.

3. Teniendo en cuenta esas características especiales, la Comisión considera conveniente seguir aplicando disposiciones específicas con respecto a las ayudas a la innovación en la construcción naval y velar al mismo tiempo por que tales ayudas no alteren las condiciones de los intercambios y la competencia en forma contraria al interés común.

4. Las ayudas estatales a la innovación deben inducir un cambio de comportamiento del beneficiario que se traduzca en un incremento de sus actividades de innovación que permita llevar a cabo proyectos o actividades de innovación que de otro modo no se realizarían o tendrían un alcance más limitado. El efecto incentivador se determina mediante un análisis contrafáctico, en el que se comparan los niveles de actividad que se alcanzarían con y sin ayudas. En consecuencia, el presente Marco define disposiciones precisas que permitirán a los Estados miembros garantizar la presencia de un efecto incentivador.

5. La Comisión ha aplicado a la hora de adoptar sus decisiones un conjunto informal de normas sobre ayudas a la innovación en la construcción naval que se refieren, en especial, a los costes subvencionables y a la certificación del carácter innovador de los proyectos, elaborado en colaboración con el sector. En aras de una mayor transparencia, dichas normas deben integrarse en las reglas sobre ayudas a la innovación.

<sup>(1)</sup> DO C 317 de 30.12.2003, p. 11.

<sup>(2)</sup> Véase el Plan de acción de ayudas estatales COM(2005) 107 final, punto 65: «la Comisión decidirá si aún es necesario un Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval o si el sector debe regirse simplemente por normas horizontales».

6. En cuanto a las ayudas regionales, la Comisión revisará en 2013 las Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional para el período 2007-2013<sup>(3)</sup>. Por consiguiente, la Comisión continuará aplicando hasta aquel momento las mismas normas específicas sobre ayudas regionales en el sector de la construcción naval que están actualmente previstas en el Marco de 2003. Volverá a examinar la situación en el contexto de la revisión de las Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional.

7. Por lo que se refiere a los créditos a la exportación, el objetivo del presente Marco es respetar las obligaciones internacionales aplicables.

8. Así pues, el presente Marco contiene disposiciones específicas con relación a las ayudas regionales y las ayudas a la innovación en el sector de la construcción naval, así como disposiciones en materia de créditos a la exportación. Además, las ayudas a la construcción naval pueden considerarse compatibles con el mercado interior al amparo del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en virtud de los instrumentos horizontales relativos a las ayudas estatales<sup>(4)</sup>, salvo que se disponga lo contrario en dichos instrumentos.

9. De conformidad con el artículo 346 del Tratado y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 348 del Tratado, todo Estado miembro podrá adoptar las medidas que estime necesarias para la protección de los intereses esenciales de su seguridad en materia de financiación de buques militares.

10. La Comisión tiene previsto aplicar los principios recogidos en el presente Marco del 1 de enero de 2012 al 31 de diciembre de 2013. A partir de esa fecha, la Comisión prevé incluir las disposiciones sobre ayuda a la innovación en el Marco comunitario sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación<sup>(5)</sup>, e integrar las ayudas regionales a la construcción naval en las Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional.

### 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

11. Al amparo del presente Marco, la Comisión podrá autorizar las ayudas a cualquier astillero o, en el caso de créditos a la exportación, las ayudas a los armadores que se concedan para la construcción, la reparación o la transformación navales, así como las ayudas a la innovación que se concedan para la construcción de estructuras flotantes móviles en el mar.

<sup>(3)</sup> DO C 54 de 4.3.2006, p. 13.

<sup>(4)</sup> Por ejemplo, las Directrices sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente (DO C 82 de 1.4.2008, p. 1) establecen las condiciones bajo las cuales se pueden autorizar las ayudas a los astilleros en aras de una producción más respetuosa del medio ambiente de los astilleros. Además, pueden concederse ayudas a los armadores para la adquisición de nuevos vehículos de transporte que superen las normas de la Unión o que incrementen el nivel de protección ambiental en ausencia de normas de la Unión, con lo que en general se contribuye a un transporte marítimo más limpio.

<sup>(5)</sup> DO C 323 de 30.12.2006, p. 1.

12. A los efectos del presente Marco, se entenderá por:

- a) «construcción naval»: la construcción, en la Unión, de buques mercantes autopropulsados;
- b) «reparación naval»: la reparación o renovación, en la Unión, de buques mercantes autopropulsados;
- c) «transformación naval»: la transformación, en la Unión, de buques mercantes autopropulsados de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 1 000 t <sup>(1)</sup>, siempre que las obras de transformación conlleven 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»: buques que, mediante su propulsión y gobierno permanentes, tienen todas las características para la navegación autónoma en alta mar o en vías naveгables interiores y pertenecen a una de las siguientes categorías:
  - i) los buques de alta mar de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100 t y los buques de navegación interior de tamaño equivalente utilizados para el transporte de pasajeros o mercancías;
  - ii) los buques de alta mar y los buques de navegación interior para servicios especializados (por ejemplo, dragas y rompehielos) de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100 t;
  - iii) los remolcadores de potencia igual o superior a 365 kW;
  - iv) los cascos no finalizados de los buques mencionados en los incisos i), ii) y iii), móviles y a flote.
- e) «estructuras flotantes móviles en el mar»: las estructuras utilizadas para la exploración, explotación o generación de petróleo, gas o energías renovables que posean las características de un buque mercante, pero sin ser autopropulsadas y que estén concebidas para ser trasladadas varias veces mientras estén en funcionamiento.

### 3. MEDIDAS ESPECÍFICAS

#### 3.1. Ayudas regionales

13. Podrán considerarse compatibles con el mercado interior las ayudas regionales en favor de la construcción, la reparación o la transformación navales que cumplan, en particular, las condiciones siguientes:

<sup>(1)</sup> Toneladas brutas.

- a) que se concedan para inversiones en la mejora y modernización de astilleros ya existentes y no estén vinculadas a una reestructuración financiera del astillero o astilleros en cuestión, con el fin de mejorar la productividad de las instalaciones existentes;
- b) que se concedan en regiones contempladas en el artículo 107, apartado 3, letra a), del Tratado, cumplan el mapa aprobado por la Comisión para cada Estado miembro para la concesión de ayudas regionales y su intensidad no exceda del 22,5 % de equivalente de subvención bruto;
- c) que se concedan en regiones contempladas en el artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado, cumplan el mapa aprobado por la Comisión para cada Estado miembro para la concesión de ayudas regionales y su intensidad no exceda del 12,5 % de equivalente de subvención bruto o del límite máximo aplicable de ayuda regional, tomándose en consideración el valor que dé la cifra menos elevada;
- d) que se limiten a contribuir a los gastos subvencionables que se definen en las Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional para el período 2007-2013.

### 3.2. Ayudas a la innovación

#### 3.2.1. Solicitudes admisibles

14. Podrán ser consideradas compatibles con el mercado interior, hasta una intensidad máxima del 20 % bruto, las ayudas a la innovación para la construcción, la reparación o la transformación navales, siempre que se refieran a la aplicación industrial de productos y procesos innovadores, es decir, que sean productos y procesos tecnológicamente nuevos o mejorados sustancialmente en comparación con el estado de la técnica en el sector de la construcción naval en la Unión que conlleven un riesgo de fracaso tecnológico o industrial. Las ayudas a la innovación para el equipamiento y la modernización de los buques pesqueros no se considerarán compatibles con el mercado interior, a menos que se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 25, apartados 2 y 6, del Reglamento (CE) nº 1198/2006 del Consejo, de 27 de julio de 2006, relativo al Fondo Europeo de Pesca <sup>(2)</sup>, o en las disposiciones que lo remplacen. No se concederá ninguna ayuda a un astillero si el Fondo Europeo de Pesca, o el instrumento que lo reemplace, concede una ayuda para el mismo buque.

15. Los productos y procesos innovadores en la acepción del punto 14 incluyen mejoras en el ámbito del medio ambiente relacionadas con la calidad y el rendimiento, como la optimización del consumo de combustible, las emisiones procedentes de los motores, los residuos y la seguridad.

<sup>(2)</sup> DO L 223 de 15.8.2006, p. 1.

16. Cuando la innovación tenga como objetivo aumentar la protección medioambiental y conduzca al cumplimiento de las normas adoptadas por la Unión al menos un año antes de que dichas normas entren en vigor o incremente el nivel de protección medioambiental en ausencia de normas de la Unión o haga posible rebasar las normas de la Unión, la intensidad máxima de la ayuda podrá aumentarse hasta un 30 % bruto. Los términos «normas de la Unión» y «protección medioambiental» están definidos en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente.

17. Siempre que se cumplan los criterios recogidos en el punto 14, los productos innovadores podrán referirse a un nuevo tipo de buque definido como el primer buque de una serie potencial de no existentes (prototipo) o a las partes innovadoras de un buque que puedan aislarse del buque como elementos separados.

18. Siempre que se cumplan los criterios recogidos en el punto 14, los procesos innovadores se referirán al desarrollo y la aplicación de nuevos procesos relacionados con los ámbitos de la producción, la gestión, la logística y la ingeniería.

19. Las ayudas a la innovación solo se considerarán compatibles con el mercado interior si se conceden por la primera aplicación industrial de los productos y procesos innovadores.

### 3.2.2. Costes subvencionables

20. Las ayudas a la innovación de productos y procesos deberán limitarse a sufragar los gastos en inversiones, diseño, actividades de ingeniería y pruebas relacionadas directa y exclusivamente con la parte innovadora del proyecto originados después de la fecha de la solicitud de la ayuda a la innovación <sup>(1)</sup>.

21. Los costes subvencionables incluyen los costes del astillero, así como los de la adquisición de bienes y servicios a terceros (por ejemplo, proveedores de sistemas, proveedores llave en mano y empresas subcontratadas), siempre que esos bienes y servicios estén estrechamente relacionados con la innovación. Los costes subvencionables se definen más detalladamente en el anexo.

22. La autoridad nacional competente, designada por el Estado miembro a efectos de la aplicación de las ayudas a la innovación, debe examinar los costes subvencionables sobre la base de las estimaciones fehacientes facilitadas por el solicitante. En el caso de que la solicitud incluya los costes relativos a la adquisición de bienes y la prestación de servicios a los suministradores, éstos no podrán haber recibido una ayuda estatal con los mismos objetivos relativa a dichos productos o servicios.

<sup>(1)</sup> Excepto los costes de los estudios de viabilidad efectuados durante los doce meses anteriores a la presentación de la solicitud de ayuda para un procedimiento innovador.

### 3.2.3. Confirmación del carácter innovador del proyecto

23. Con objeto de que una ayuda a la innovación se considere compatible con el mercado interior al amparo del presente Marco, la solicitud de ayuda a la innovación debe presentarse a la autoridad nacional competente antes de que el solicitante celebre un acuerdo jurídicamente vinculante para ejecutar el proyecto para el cual se pide la ayuda. La solicitud deberá incluir una descripción de la innovación, tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo.

24. La autoridad nacional competente debe pedir a un perito técnicamente competente e independiente que confirme que la ayuda a la innovación se solicita para un proyecto que constituye un producto o un proceso tecnológicamente nuevo o sustancialmente mejorado en comparación con el último existente en la industria de la construcción naval en la Unión (valoración cualitativa). La ayuda solo podrá considerarse compatible con el mercado interior si el perito técnicamente competente e independiente confirma a la autoridad nacional competente que los costes subvencionables se han calculado exclusivamente para cubrir las facetas innovadoras del correspondiente proyecto (valoración cuantitativa).

### 3.2.4. Efecto incentivador

25. Con arreglo al presente Marco, las ayudas a la innovación deben tener un efecto incentivador, es decir, deben inducir un cambio de comportamiento del beneficiario que se traduzca en un incremento de sus actividades de innovación. El resultado de las ayudas debe ser un incremento del volumen, el ámbito, la cuantía o la rapidez de las actividades de innovación.

26. En concordancia con el punto 25, la Comisión considera que las ayudas no siempre suponen un incentivo para el beneficiario cuando el proyecto <sup>(2)</sup> se ha iniciado antes de que éste presente una solicitud de ayuda a la autoridad nacional competente.

27. A fin de comprobar que las ayudas lleven al beneficiario a cambiar su comportamiento de manera que incremente el nivel de las actividades de innovación, los Estados miembros facilitarán una evaluación previa del incremento de dichas actividades basada en un análisis que compare la situación con y sin concesión de ayudas. Los criterios que deben utilizarse pueden incluir el incremento en volumen, ámbito, cuantía o velocidad de dichas actividades, junto con otros factores pertinentes cuantitativos y/o cualitativos facilitados por los Estados miembros en su notificación al amparo del artículo 108, apartado 3, del Tratado

28. En caso de poder demostrarse un efecto significativo en como mínimo uno de esos aspectos, y atendiendo al comportamiento normal de una empresa en el sector correspondiente, en principio, la Comisión concluirá que la ayuda tiene un efecto incentivador.

<sup>(2)</sup> Lo cual no es óbice para que el posible beneficiario ya haya podido llevar a cabo estudios de viabilidad.

29. A la hora de evaluar un régimen de ayudas cuyo efecto incentivador no quede automáticamente garantizado, la Comisión considerará que se cumplen los requisitos sobre el efecto incentivador cuando el Estado miembro se comprometa a conceder las ayudas individuales contempladas en el régimen, únicamente después de demostrada la presencia de dicho efecto y a presentar informes anuales sobre la ejecución del régimen autorizado.

30. La aprobación de la solicitud de ayuda deberá estar sometida a la condición de que el beneficiario celebre un acuerdo por el que se obligue a llevar a cabo el proyecto o proceso de construcción, reparación o conversión naval para los que se pide la ayuda a la innovación. Los pagos solo se podrán efectuar después de que se firme el contrato o contratos correspondientes. Si se cancela el contrato o se abandona el proyecto, habrá que reembolsar toda ayuda desembolsada con los correspondientes intereses a partir de la fecha en que se pagó la ayuda. Asimismo, si no se finaliza el proyecto, deberá devolverse con intereses la ayuda que no se haya utilizado para los gastos de innovación subvencionables. El tipo de interés aplicable deberá ser por lo menos igual a los tipos de referencia aprobados por la Comisión.

### 3.3. Créditos a la exportación

31. Las ayudas en forma de facilidades crediticias concedidas por el Estado a armadores nacionales y extranjeros o a terceros para la construcción o transformación de buques podrán ser consideradas compatibles con el mercado interior si se ajustan a lo dispuesto en el Acuerdo de 1998 sobre líneas directrices en materia de créditos a la exportación que se benefician de un apoyo oficial celebrado en el marco de la OCDE y a su Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de buques o a cualesquiera otras condiciones posteriores establecidas en un acuerdo semejante o que sustituya al citado.

### 4. SEGUIMIENTO Y PRESENTACIÓN DE INFORMES

32. El Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo de 22 de marzo de 1999 por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE<sup>(1)</sup> y el Reglamento (CE) nº 794/2004 de la Comisión, de 21 de abril de 2004, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo por el que se establecen

disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE<sup>(2)</sup> exige que los Estados Miembros presenten a la Comisión informes anuales sobre todos los regímenes de ayuda existentes. Al adoptar una decisión con arreglo al presente Marco sobre cualquier ayuda a la innovación concedida al amparo de un régimen autorizado de ayudas a grandes empresas, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros que le informen de qué manera han cumplido esas ayudas el requisito del efecto incentivador en relación con la ayuda concedida a grandes empresas, a cuyo efecto se servirán en particular de los criterios contemplados en el punto 3.2.4.

### 5. ACUMULACIÓN

33. Los límites máximos de ayuda fijados en el presente Marco son aplicables tanto si la ayuda en cuestión se financia íntegramente con recursos del Estado como mediante recursos de la Unión, ya sea total o parcialmente. Las ayudas autorizadas en aplicación del presente Marco no podrán acumularse con otras ayudas estatales con arreglo al artículo 107, apartado 1, del Tratado, ni con otras financiaciones de la Unión si su acumulación da lugar a un nivel de ayuda superior al previsto en el presente Marco.

34. En caso de ayudas con distintas finalidades que correspondan a los mismos costes subvencionables, se aplicará el límite más favorable.

### 6. APlicación DEL PRESENTE MARCO

35. La Comisión aplicará los principios establecidos en el presente Marco desde el 1 de enero de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2013. La Comisión aplicará dichos principios a todas las medidas de ayuda notificadas con respecto a las cuales deba tomar una decisión después del 31 de diciembre de 2011, incluso si los proyectos se hubieran notificado antes de dicha fecha.

36. De conformidad con la Comunicación de la Comisión sobre la determinación de las normas aplicables a la evaluación de las ayudas estatales ilegales<sup>(3)</sup>, la Comisión aplicará los principios establecidos en el presente Marco en el caso de las ayudas no notificadas concedidas después del 31 de diciembre de 2011.

<sup>(1)</sup> DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 140 de 30.4.2004, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO C 119 de 22.5.2002, p. 22.

## ANEXO

**Costes subvencionables a efectos de las ayudas a la innovación en la construcción naval****1. NUEVO TIPO DE BUQUE**

Por lo que respecta a la construcción de un nuevo tipo de buque que pueda beneficiarse de la ayuda para la innovación, son subvencionables los siguientes costes:

- a) costes de desarrollo del concepto;
- b) costes de diseño del concepto;
- c) costes de diseño funcional;
- d) costes de diseño detallado;
- e) costes de estudios, pruebas y maquetas, así como costes similares relacionados con el desarrollo y diseño del buque;
- f) costes de planificación de la aplicación *del diseño*;
- g) costes de pruebas y ensayos del producto;
- h) Costes laborales y generales adicionales (curva de aprendizaje).

A efectos de las letras a) a g), se excluyen los costes de diseño de ingeniería estándar equivalente a un tipo de buque existente.

A efectos de la letra h), los costes adicionales de producción estrictamente necesarios para validar las innovaciones tecnológicas, siempre que se limiten al importe mínimo necesario. Debido a los desafíos técnicos asociados a la construcción de un prototipo, los costes de producción del primer buque suelen ser superiores a los costes de producción de los buques gemelos posteriores. Los costes adicionales de producción se definen como la diferencia entre los costes laborales y los costes generales asociados del primer buque de un nuevo tipo y los costes de producción de los buques posteriores de la misma serie (buques gemelos). Los costes laborales incluyen salarios y costes sociales.

Por consiguiente, en casos excepcionales y debidamente justificados, y siempre que sean necesarios para validar la innovación técnica, podrán considerarse costes subvencionables, hasta un máximo del 10 %, los costes de producción asociados a la construcción de un nuevo tipo de buque. Se considerará que un caso está debidamente justificado cuando se calcule que los costes adicionales de producción excederán del 3 % de los costes de producción de los buques gemelos posteriores.

**2. NUEVOS SISTEMAS Y COMPONENTES DE UN BUQUE**

Por lo que se refiere a los nuevos sistemas y componentes que pueden beneficiarse de una ayuda a la innovación, son subvencionables los siguientes costes en la medida en que estén estrictamente relacionados con la innovación:

- a) costes de diseño y desarrollo;
- b) costes de prueba de la parte de innovación, maquetas;
- c) costes de material y equipo;
- d) en casos excepcionales, los costes de construcción e instalación de un nuevo componente o sistema que sean necesarios para validar la innovación, siempre que se limiten a la cantidad mínima necesaria.

**3. NUEVOS PROCESOS**

En cuanto a los nuevos procesos que pueden beneficiarse de una ayuda a la innovación, son subvencionables los siguientes costes en la medida en que estén estrictamente relacionados con el proceso de innovación:

- a) costes de diseño y desarrollo;
- b) costes de material y equipos;
- c) costes de prueba del nuevo proceso, cuando proceda;
- d) costes de los estudios de viabilidad realizados durante los 12 meses anteriores a la solicitud de ayuda.