

## II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

## DECISIONES

## COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de marzo de 2007

sobre la ayuda estatal C 21/06 (ex N 635/05) ejecutada por Eslovaquia en favor de Slovenské lodenice Komárno

[notificada con el número C(2007) 1182]

(El texto en lengua eslovaca es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2007/529/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

- (2) Mediante carta de 7 de junio de 2006, la Comisión informó a Eslovaquia de que había decidido incoar el procedimiento establecido en el artículo 88.2 del Tratado CE por lo que se refiere a dicha ayuda.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

- (3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento de conformidad con el artículo 88.2. del Tratado CE fue publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* <sup>(2)</sup>. La Comisión invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones con respecto a la medida.

Habiendo invitado a las partes interesadas a presentar sus observaciones de conformidad con dicho artículo <sup>(1)</sup> y vistas dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

- (4) Mediante carta de 6 de julio de 2006, registrada el 12 de julio de 2006, Eslovaquia presentó las observaciones del beneficiario de la ayuda, Slovenské lodenice Komárno. Puesto que fue Eslovaquia quien envió estas observaciones a la Comisión, la Comisión considera que el Estado miembro tuvo la oportunidad de reaccionar a las observaciones del beneficiario. Eslovaquia no presentó ninguna otra observación. Mediante carta de 30 de octubre de 2006, la Comisión pidió que Eslovaquia confirmara la interpretación por parte de la Comisión de las observaciones del beneficiario. El beneficiario facilitó aclaraciones en una reunión celebrada el 14 de diciembre de 2006. Eslovaquia respondió a la petición de la Comisión de 30 de octubre de 2006 mediante carta de 10 de enero de 2007, registrada ese mismo día, en la que también confirmaba las aclaraciones hechas por el beneficiario en la susodicha reunión.

### 1. PROCEDIMIENTO

- (1) Por carta de 9 de diciembre de 2005, registrada el 14 de diciembre de 2005, Eslovaquia notificó a la Comisión su intención de conceder una ayuda regional a la inversión a los astilleros Slovenské lodenice Komárno. La Comisión pidió información mediante cartas de 23 de diciembre de 2005 y 27 de febrero de 2006, a las que Eslovaquia respondió mediante cartas de 26 de enero de 2006, registrada el 31 de enero de 2006, y 23 de marzo de 2006, registrada el 4 de abril de 2006, respectivamente.

<sup>(1)</sup> DO C 194 de 18.8.2006, p. 30.

<sup>(2)</sup> Véase nota 1.

## 2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

### 2.1. Empresa afectada

- (5) El beneficiario es la empresa eslovaca de construcción naval Slovenské lodenice Komárno (SLK), sociedad por acciones, situada en Bratislava, a orillas del Danubio, en una región que puede acogerse a ayudas regionales de conformidad con el artículo 87.3.a) del Tratado CE. La empresa fue creada en el año 2000 y sus accionistas son Euram Bank AG Vienna (70 %) y el Estado (30 %). Euram Bank AG Vienna se convirtió en accionista mayoritario en 2003 a través de dos aportaciones de capital. SLK es una empresa grande, con un volumen de negocios de 1 424 000 000 SKK<sup>(3)</sup> (2004) y 910 empleados (2005). Después de haber sido parcialmente privatizada en 2003, triplicó su producción (en términos de impuesto tonelaje bruto compensado, TBC) y en 2004 registró un beneficio de 26 millones SKK. La empresa no atraviesa dificultades financieras.
- (6) SLK produce pequeños portacontenedores de alta mar y graneleros con una capacidad máxima de carga de 6 000 TPM. Según la información facilitada por Eslovaquia, los líderes de mercado son los astilleros Damen, en los Países Bajos y los astilleros Flensburg, en Alemania, que construyen buques de entre 4 000 y 20 000 TPM. El astillero polaco Stocznia Pódnocna también está especializado en la construcción de portacontenedores de un tamaño similar. SLK no realiza reparaciones o transformaciones de buques de alta mar y la totalidad de su producción se destina a Estados miembros de la Unión Europea.

### 2.2. Proyecto de inversión

- (7) Entre 2006 y 2008, SLK tiene previsto ejecutar un proyecto de inversión denominado «Modernización de la base técnica de SL» cuyo objetivo es modernizar su producción y que está formado por nueve subproyectos (DP 01 a DP 09), que se describen abajo; las descripciones tienen en cuenta las observaciones presentadas por el beneficiario después de la incoación del procedimiento formal de investigación, puesto que dichas observaciones son cruciales para aclarar la naturaleza de la inversión.
- DP 01 — Ampliación de las instalaciones de producción: construcción de un nuevo ferrocarril en los locales del astillero, que se equipará para convertirse en una nueva línea de montaje; el astillero comprará una grúa con una capacidad de elevación de 50 t. Hasta ahora esta zona del astillero no se utilizaba como zona de producción sino de almacenamiento. El coste de esta inversión asciende a 39 825 658 SKK.
  - DP 02 — Compra e instalación de una cámara de soplado para el «sistema automatizado de prefabricación de acero», con el fin de acelerar la limpieza de

las planchas de acero. Esta cámara tiene varias ventajas sobre la instalación actual: mayor velocidad de tratamiento, mucho menor consumo de abrasivo y de energía, y más respeto del medio ambiente. La capacidad teórica del sistema automatizado de prefabricación de acero aumentaría de 12 450 a 15 700 t. El coste es de 17 500 000 SKK.

- DP 03 — Distribución de energía en las líneas 4 y 5, actualmente utilizadas para la construcción de módulos y para montaje; el astillero construirá seis nuevos puntos de conexión para energía (acetileno, oxígeno y aire comprimido), que modernizarán dichas instalaciones. La inversión asciende a 6 500 000 SKK.
- DP 04 — Instalación de distribución de energía en el muelle, donde se realiza la etapa final del proceso de producción: se construirán nuevos canales de distribución y ocho puntos de conexión en el muelle (para acetileno, oxígeno, aire comprimido y electricidad). El objetivo es reemplazar el actual sistema, lento y caro, en el que se usan bombonas para distribuir acetileno, oxígeno y aire comprimido. El coste asciende a 3 500 000 SKK.
- DP 05 — Perforadora horizontal: adquisición de una perforadora horizontal de tipo W 100. Hasta ahora SLK alquilaba un tipo más viejo de esta herramienta (W 75). La W 100 es más avanzada y debido a sus características técnicas puede tratar una mayor variedad de piezas de una forma más eficaz (más revoluciones por minuto). El coste de la inversión asciende a 6 000 000 SKK.
- DP 06 — Taller de corte: compra de una cizalladora hidráulica. Hasta ahora se utilizaba otra técnica menos eficaz. El coste asciende a 2 000 000 SKK.
- DP 07 — Mejora del control de calidad: medidas de control del casco durante la construcción; control de calidad del trabajo tras las intervenciones individuales; compra de una máquina de rayos X portátil, de una máquina para medir la pintura y los materiales, de una máquina de ultrasonidos para medir la anchura de las planchas de acero y de una sonda. El coste asciende a 2 000 000 SKK.
- DP 08 — Modernización del equipo de transporte: camión de plataforma, carretilla elevadora y cargador de baterías. El coste asciende a 2 000 000 SKK.
- DP 09 — Talleres de soldadura de aluminio y acero inoxidable: taller de cerrajería y taller de soldadura de tubos. Actualmente, ambos talleres están subcontratados. El coste asciende a 1 000 000 SKK.

<sup>(3)</sup> El tipo central publicado por el Banco Nacional de Eslovaquia (noviembre 2005) es 1 EUR = 38,4550 SKK.

- (8) El coste total es de 80 325 658 SKK, correspondientes a los costes que pueden acogerse a la ayuda regional a la inversión, y comprenden los gastos de compra de maquinaria y equipos. El valor actual de los costes de inversión subvencionables es de 76 100 000 SKK (tipo de descuento del 7,55 %). La distribución anual de los costes es la siguiente:

Cuadro 1

## Valor actual de los costes subvencionables

| Año   | Costes subvencionables | Valor actual de los costes subvencionables |
|-------|------------------------|--|
| 2006  | 31 164 000             | 31 164 000                                 |
| 2007  | 37 295 658             | 34 677 506                                 |
| 2008  | 11 866 000             | 10 258 494                                 |
| Total | 80 325 658             | 76 100 000                                 |

- (9) Según Eslovaquia, los subproyectos DP 02 a DP 09 son proyectos autónomos que SLK ejecutará incluso si no se lleva a cabo el subproyecto DP 01.
- (10) El proyecto de inversión aumentará la capacidad técnica del astillero desde 24 000 hasta 28 500 TPM en 2009, lo que corresponde a un aumento de producción de hasta dos buques al año. Otros efectos de la ejecución del proyecto serán un recorte del tiempo necesario para el ciclo de producción, ahorros de costes y mejoras de calidad. La productividad del astillero aumentará desde las actuales 67 horas de mano de obra/TBC hasta 58 en 2009, teniendo en cuenta el trabajo subcontratado.
- (11) Gracias a la inversión, se crearán 140 puestos de trabajo en el propio astillero (112 ligados directamente a la producción, 20 auxiliares y 8 no manuales) y 50 indirectos en la región, que tiene una tasa de desempleo del 14 %. Con la ejecución del subproyecto DP 09, una gran parte de los trabajos ligados directamente a la producción se crearán gracias a la producción propia de componentes. El volumen anual de horas de mano de obra disponibles aumentará desde 1 590 300 hasta 1 653 200 tras la inversión.
- (12) El beneficiario declaró que mantendrá los resultados de la inversión durante un período de por lo menos cinco años. SLK solicitó la ayuda mediante carta de 10 de octubre de 2005 y la inversión comenzó en 2006.

## 2.3. Medida

- (13) La medida notificada consiste en una condonación por parte del organismo de la seguridad social del pago de sanciones motivadas por el retraso en el pago por SLK de sus contribuciones a la seguridad social entre el 31 de octubre de 2003 y el 31 de marzo de 2004. La deuda que se condona asciende a 17 117 957 SKK. El organismo de la seguridad social no aplicará la condonación hasta que reciba la aprobación de la Comisión. El valor actual de la ayuda asciende a 17 117 957 SKK, lo que equivale a una intensidad de ayuda del 22,49 % de los costes subvencionables.
- (14) Las restantes fuentes de financiación están constituidas por recursos propios (19 025 000 SKK) y por un préstamo de un banco privado (39 957 043 SKK).

## 3. DECISIÓN DE INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 88.2 DEL TRATADO CE

- (15) La Comisión incoó el procedimiento formal de investigación por las siguientes razones. Primero, la Comisión tenía dudas sobre si los subproyectos DP 01, DP 05 y DP 09 eran inversiones destinadas a modernizar el astillero con el fin de incrementar la productividad de las instalaciones existentes y si, por lo tanto, podían ampararse en las ayudas de finalidad regional.
- (16) La Comisión tenía dudas concretas con respecto a si el subproyecto DP 01, al parecer destinado a crear nuevas capacidades de producción, también estaba destinado a mejorar la productividad de instalaciones ya existentes en el astillero.
- (17) La Comisión también sospechaba que el subproyecto DP 05 suponía simplemente la sustitución de equipo alquilado por otro propio de la empresa, puesto que la inversión no redundaría obviamente en ningún aumento de la eficacia. La Comisión tenía las mismas dudas con respecto al subproyecto DP 09.
- (18) En segundo lugar, la Comisión tenía dudas sobre si los subproyectos DP 01, DP 02 y DP 03 podían acogerse a la ayuda regional pues parecían conducir a un incremento de la capacidad técnica del beneficiario. La Comisión concluyó que necesitaba analizar más en detalle el impacto de la ayuda a la inversión en la capacidad del astillero.
- (19) En tercer lugar, con respecto a las dudas relativas a la posibilidad de que partes individuales del proyecto de inversión se acogieran a la ayuda regional, la Comisión también expresó dudas sobre si se respetó la intensidad máxima de ayuda permitida.

(20) Finalmente, la conclusión preliminar de la Comisión era que, sobre la base de la información de la que disponía en aquel momento, los subproyectos restantes cumplían los criterios establecidos en el Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval (en lo sucesivo denominado «el Marco») (4).

#### 4. COMENTARIOS DEL BENEFICIARIO

(21) En sus alegaciones tras la incoación del procedimiento formal de investigación, el beneficiario facilitó explicaciones suplementarias relativas a la justificación y al impacto del proyecto de inversión.

(22) Explicó que la motivación principal del proyecto de inversión era la inadecuada disposición actual del astillero, que le hacía dependiente de las condiciones naturales, es decir, del nivel del agua del Danubio. Actualmente, las secciones del casco se montan tanto en naves cubiertas como al aire libre en las líneas 4 y 5. El problema de esta disposición actual es que el tamaño de las secciones se ve limitado por la altura de las naves de producción y por la capacidad de elevación de la grúa en las líneas 4 y 5 (27 t). Las consecuencias son dobles. Primero, el montaje de las secciones más grandes debe hacerse parcialmente en el agua. En segundo lugar, a menudo las secciones no alcanzan el tamaño crítico que permitiría la utilización de equipos, en especial en el caso de la instalación de tubos, por lo que esta operación se realiza en el agua solo después de concluido el casco, lo que resulta ineficaz.

(23) El hecho de que el montaje y el acastillaje deban realizarse parcialmente a flote hace que el astillero sea muy sensible a los niveles del agua y a las condiciones naturales del Danubio. Cuando el nivel del agua es bajo, hay que detener la producción porque es técnicamente imposible continuar el montaje en las naves (altura y espacio limitados) o instalaciones existentes al aire libre (capacidad limitada de la grúa).

(24) Este es el problema que abordan los subproyectos DP 01 y DP 03. La inversión crearía nueva capacidad de montaje, permitiendo que el astillero produjera secciones más grandes. La capacidad de montaje al aire libre se ampliaría mediante una nueva instalación sobre raíles (nº 8), equipada con una grúa de 50 t, que corresponde a la capacidad de levantamiento del atracadero equipado. Así se aceleraría el proceso y se modernizaría, además, la capacidad de montaje existente en las líneas 4 y 5.

(25) Por lo tanto, parte de la producción de secciones se trasladaría fuera de las naves de montaje. En el pasado, estas naves quedaban inutilizadas cuando el nivel del

agua del Danubio era demasiado bajo para permitir trabajar sobre el agua, con lo que había que paralizar la producción. El espacio liberado se utilizará para optimizar el flujo de producción dentro de las naves de montaje y permitirá que el astillero lleve a cabo trabajos distintos del montaje, tales como pintado, fabricación de piezas de buques más pequeñas, etc.

(26) La aplicación del subproyecto DP 03 acortará la red de distribución de energía, lo que reducirá las pérdidas.

(27) Por lo que se refiere al subproyecto DP 02, el beneficiario resaltó los incrementos de eficacia resultantes de sustituir la cámara de soplado existente por una nueva.

(28) En el caso del subproyecto DP 05, el beneficiario facilitó una comparación de las características técnicas de la antigua perforadora con la nueva, según ya se explicó en el considerando 7.

(29) Finalmente, por lo que se refiere al subproyecto DP 09, el beneficiario explicó que la subcontratación de la soldadura de aluminio y acero inoxidable es problemática cuando durante el proceso de producción se modifican las especificaciones técnicas de las piezas manufacturadas. Tales modificaciones son comunes y por ello a menudo el beneficiario dependía enteramente del calendario de trabajo de sus subcontratistas. Poseer un equipo propio adecuado daría al beneficiario la flexibilidad necesaria para reaccionar rápidamente a tales modificaciones y conseguir una considerable mejora del flujo de trabajo (reducción de costes del 20 % para la producción de piezas no hechas de acero). Esto tendría una gran importancia dado que el aluminio y el acero inoxidable están sustituyendo cada vez más al acero.

(30) En respuesta a la preocupación con respecto a que los subproyectos DP 01, DP 02 y DP 03 estarían destinados a aumentar la capacidad técnica del astillero, el beneficiario sostuvo que el aumento en la capacidad técnica era simplemente una consecuencia de las mejoras de productividad logradas a través de estas inversiones. El beneficiario confirmó que la capacidad total aumentaría de 24 000 a 28 500 TPM en 2009, lo que correspondería a un incremento medio de dos buques al año, dependiendo del tamaño y tipo de buque. La capacidad teórica de tratamiento de acero aumentaría desde 12 450 hasta 15 700 t. Sin embargo, la capacidad real seguiría siendo de 12 450 t, debido a cuellos de botella en las etapas previas de producción, que solo podrían ser eliminados con muy grandes inversiones para las cuales el astillero no tenía ningún plan a medio plazo.

(4) DO C 317 de 30.12.2003, p. 11. La duración del Marco fue ampliada por la Comunicación de la Comisión relativa a la prórroga del Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval (DO C 260 de 28.10.2006, p. 7).

(31) En respuesta a las preocupaciones de que los subproyectos DP 01, DP 05 y DP 09 no debieran, en principio, mejorar la productividad de las instalaciones existentes, el beneficiario facilitó a la Comisión cifras para probar el aumento real de productividad. Así, cuantificó el aumento total de productividad mediante los siguientes factores: disminución del ciclo de producción en 20, 12 u 8 días, dependiendo del tipo de buque; reducción del volumen de trabajo en alrededor de 12 000 horas de trabajo por buque; aumento en la productividad de la instalación de prefabricación de acero en toneladas de acero por trabajador en un 14 % (de 13,65 a 15,60) y en horas de trabajo por tonelada de acero tratado en un 31 % (de 127 a 97).

## 5. COMENTARIOS DE ESLOVAQUIA

(32) Eslovaquia envió a la Comisión las observaciones del beneficiario sin añadir ninguna otra, lo que significa que aprobaba lo alegado por el beneficiario.

## 6. EVALUACIÓN

### 6.1. Ayuda estatal en el sentido del artículo 87.1 del Tratado CE

(33) El artículo 87.1 del Tratado CE estipula que será incompatible con el mercado común toda ayuda otorgada por un Estado miembro o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falsee o amenace falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones, en la medida en que afecte a los intercambios comerciales entre Estados miembros. De conformidad con la jurisprudencia establecida del Tribunal de Justicia europeo, se cumple el criterio de afectar al comercio si la empresa beneficiaria realiza una actividad económica que conlleve un comercio entre Estados miembros.

(34) En el presente caso, la condonación de la deuda es acordada por el organismo de la seguridad social, que es la autoridad central que gestiona el sistema del seguro social. Esto significa que la medida financiera implica recursos del Estado y es imputable al Estado. El organismo de la seguridad social tiene la potestad discrecional de renunciar entera o parcialmente a sanciones «en casos justificados». Por lo tanto, se cumple el criterio de selectividad. La medida confiere una ventaja financiera a SLK que no habría obtenido en el mercado, pues normalmente tendría que pagar la sanción. SLK fabrica buques de alta mar, que son productos objeto de un intercambio comercial, por lo que la medida amenaza con falsear la competencia y afectar al comercio entre Estados miembros. Aunque opera en un mercado muy especializado de buque pequeños de hasta 6 000 TPM, SLK es un competidor potencial al menos de un pequeño astillero polaco, del astillero holandés Damen y del astillero alemán Flensburg. Por lo tanto, la medida financiera constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 87.1 del Tratado CE y tiene que ser evaluada en consecuencia.

(35) La ayuda estatal asciende a 17 117 957 SKK.

(36) Según ya explicó en su decisión de incoar el procedimiento formal de investigación, la Comisión decidió no evaluar si la no recuperación de las contribuciones a la seguridad social para el período de 31 de octubre de 2003 a 31 de marzo de 2004 constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 87.1 del Tratado CE, ya que este período es anterior a la adhesión de Eslovaquia a la Unión Europea y no tuvo aplicación posteriormente. Por lo tanto, la Comisión no tiene competencias para evaluar la compatibilidad de la medida con el mercado común. Los datos muestran que SLK pagó todas las contribuciones a la seguridad social correspondientes al período del 31 de octubre de 2003 al 31 de marzo de 2004, lo que es de hecho una condición necesaria para la condonación de las sanciones.

### 6.2. Compatibilidad de la ayuda: Derogación de conformidad con el artículo 87.3 del Tratado CE

(37) El artículo 87 del Tratado CE establece en sus apartados 2 y 3 diversas exenciones a la incompatibilidad general de ayudas estatales, tal como se recoge en el apartado 1 de dicho artículo.

(38) La Comisión publicó el Marco con el fin de evaluar las ayudas a la construcción naval. En virtud del Marco, la construcción naval significa la construcción, en la Comunidad, de buques comerciales autopropulsados de alta mar. Las actividades de SLK quedan englobadas en esta definición y por lo tanto la ayuda a SLK debe evaluarse habida cuenta del Marco.

(39) El punto 26 del Marco estipula que la ayuda regional a la construcción, reparación o transformación de buques solo podrá considerarse compatible con el mercado común si se concede para invertir en la mejora o modernización de astilleros no vinculada a una reestructuración financiera del astillero de que se trate y si tiene por objeto mejorar la productividad de instalaciones existentes.

(40) La intensidad de la ayuda no debe superar el 22,5 % si se trata de regiones contempladas en el artículo 87.3.a) o el límite máximo de ayuda regional, de ellos el que sea inferior. En el presente caso, el límite máximo del 22,5 % es aplicable. Además, la ayuda debe limitarse a los gastos subvencionables definidos en las Directrices comunitarias aplicables en materia de ayudas regionales (en lo sucesivo denominadas «Directrices sobre ayuda regional») <sup>(5)</sup>.

*Modernización — Proyectos DP 01, DP 05 y DP 09*

(41) La Comisión tiene dudas sobre si estos subproyectos constituyen una inversión para la modernización del astillero existente con el objetivo de mejorar la productividad de instalaciones existentes.

<sup>(5)</sup> DO C 54 de 4.3.2006, p. 13.

- (42) La Comisión considera que el subproyecto DP 01 constituye un proyecto de modernización, pues contribuye a optimizar el proceso de producción y aborda problemas fundamentales derivados de la actual estructura del astillero. En primer lugar, permitirá que el astillero construya secciones más grandes en tierra, liberándolo de la dependencia con respecto a las condiciones naturales del Danubio. En segundo lugar, se mejorará la eficacia del proceso de montaje, pues el astillero podrá construir secciones más grandes. En tercer lugar, la colocación de las secciones se hará en una fase anterior del proceso de producción, lo que supondrá un aumento de la eficacia en comparación con la práctica actual de realizar el acastillaje en cascos acabados, particularmente en el caso de la instalación de tubos. Finalmente, la existencia de la nueva instalación permitirá un mejor uso de las naves de producción, actualmente saturadas con las secciones, y en el futuro se utilizará para otras actividades en un estadio anterior del proceso de producción.
- (43) Sobre la base de estas consideraciones, la Comisión concluye que a pesar de concernir a una nueva instalación, el subproyecto DP 01 representa una modernización del astillero en conjunto (en especial del proceso de montaje de secciones) y mejora la productividad de las instalaciones existentes, en especial de las naves de producción.
- (44) Por lo que se refiere al subproyecto DP 05, una perforadora más moderna y rápida puede, gracias a sus características técnicas, utilizarse para tratar una mayor variedad de piezas, incrementando así la flexibilidad en la fase de producción e instalación de sistemas. La inversión representa una modernización auténtica y no una simple sustitución de la maquinaria alquilada utilizada hasta ahora por el astillero. El subproyecto mejora la productividad de las instalaciones existentes e incluso si no se considerara que las herramientas alquiladas son instalaciones existentes, el subproyecto mejora la productividad de la fase de producción e instalación de sistemas.
- (45) El subproyecto DP 09 supone mejoras de la productividad en el taller de soldadura de aluminio y acero inoxidable en forma de claros ahorros de costes y permitiendo que el astillero reaccione operativamente a los frecuentes cambios de las especificaciones de los clientes, eliminando así las actuales interrupciones del flujo de trabajo. Una inversión que conduce a la producción propia de componentes representa una modernización auténtica del proceso de producción. El proyecto mejora la productividad de las instalaciones existentes e incluso aunque no se considerara que la instalación alquilada es una instalación existente, el proyecto mejora el proceso de producción en su conjunto.
- (46) Sobre la base de estas consideraciones, la Comisión concluye que los subproyectos DP 05 y DP 09 constituyen una modernización del astillero existente y suponen mejoras en la productividad en comparación con las instalaciones existentes.
- Capacidad — Proyectos DP 01, DP 02 y DP 03*
- (47) En su decisión de incoar el procedimiento formal de investigación, la Comisión mostraba su preocupación porque los subproyectos DP 01, DP 02 y DP 03 condujeran a un incremento de la capacidad del astillero y dudaba de que tal aumento se atuviera al Marco.
- (48) La Comisión concluía que estos tres subproyectos cumplían el requisito de que la inversión debe dedicarse a la modernización del astillero existente con el fin de mejorar la productividad de instalaciones existentes. En el caso del subproyecto DP 01, esto se demostró anteriormente (considerando 42). Por lo que se refiere al subproyecto DP 02, la Comisión observa que la nueva cámara de soplado representa una mejora cualitativa en términos de mayor velocidad, menos consumo de material y de energía y menor impacto en el medio ambiente. Los beneficios del subproyecto DP 03 son dobles. Primero, la reducción de la longitud de la red de distribución supone ahorro en el coste de la energía. En segundo lugar, la mejora de la instalación de montaje de secciones en las líneas 4 y 5 conlleva las mismas mejoras de productividad que el subproyecto DP 01 (capacidad de construir secciones más grandes, liberación de espacio en las naves de producción, no dependencia de las condiciones atmosféricas).
- (49) Por lo que se refiere al problema de la capacidad, la Comisión examinará primero los efectos de estos subproyectos en la capacidad técnica del astillero (considerandos 50 y 51) y luego determinará si, en el caso de que exista un aumento de la capacidad, puede considerarse justificado (considerandos 52 y 53).
- (50) Sobre la base de la información facilitada por el beneficiario, la Comisión observa que aunque el subproyecto DP 02 suponga un aumento de la capacidad de una instalación existente (el sistema automatizado de prefabricación de acero), este aumento es puramente teórico. La nueva capacidad de 15 700 t de acero tratado es la nueva capacidad máxima de esta instalación. Sin embargo, debido a otros cuellos de botella en etapas previas de la producción, la cantidad de acero realmente tratada no variará y seguirá siendo de 12 450 t. El beneficiario confirmó que serían necesarias inversiones significativas para eliminar los cuellos de botella en la prefabricación de acero y que en la actualidad no estaban previstas tales inversiones. Por lo tanto, la Comisión concluye que el subproyecto DP 02 no supone un aumento de la capacidad del astillero en su conjunto y que la posibilidad de expansión hasta las 15 700 t es puramente teórica.

(51) En el caso de los subproyectos DP 01 y DP 03, se confirmó que darían lugar conjuntamente a un aumento de la capacidad del astillero desde 24 000 hasta 28 500 TPM, lo que corresponde a un aumento de hasta dos buques al año, dependiendo del tamaño y tipo de buque construido. La Comisión observa que puesto que la capacidad de tratamiento de acero no aumenta (véase considerando 50), la mayor capacidad técnica del astillero solo podría ser el resultado de mejoras de la productividad en los procesos posteriores a la prefabricación de acero. Los subproyectos DP 01 y DP 03 suponen una mayor productividad en el caso del procedimiento de montaje de secciones, con aumentos significativos en términos de tiempo de construcción (el ciclo de producción se acorta por término medio un 30 % y el montaje de un buque supone aproximadamente 36 días, con una reducción media de 13 días por buque; véase considerando 31). El aumento de capacidad resulta del hecho de que se montarán secciones más grandes, lo que reducirá el tiempo de montaje del casco. Por lo tanto, aumenta el nivel de ejecución en TPM por año.

(52) La Comisión debe determinar si este aumento de capacidad es proporcional al aumento de productividad. Para ello, la Comisión observa que el proyecto de inversión supone considerables aumentos de producción y que el ciclo de producción se acorta por término medio en un 30 %. Todos los indicadores de productividad muestran una mejora: un aumento de la productividad total del astillero en términos de horas de trabajo por TPM del 15 % (de 67 a 58), así como un aumento de la productividad de la instalación de prefabricación de acero en toneladas de acero tratado por trabajador de un 14 % (de 13,65 a 15,60) y en términos de rendimiento por tonelada de acero tratado en un 31 % (de 127 a 97). La Comisión también observa que aunque se crearán 140 nuevos puestos de trabajo directos en el astillero, lo que corresponde a un aumento del 15 %, el incremento anual en términos de horas de trabajo disponibles solo aumentará un 3,9 % (de 1 590 300 a 1 653 200), lo que significa que los nuevos puestos de trabajo directos son en gran parte consecuencia de la fabricación interna de componentes por soldadura (DP 09). La mayor capacidad se debe por lo tanto no a la creación de puestos de trabajo adicionales sino a la modernización de las instalaciones y del flujo de producción.

(53) Ya que: (1) las inversiones cumplen el requisito de modernización de un astillero existente, cuyo objetivo y efecto es mejorar la productividad de instalaciones existentes; (2) el aumento de capacidad solo es el resultado de la modernización del astillero y de los ajustes del proceso de producción que esto implica; (3) esta mejora de la productividad es significativa y el aumento de capacidad no es desproporcionado con respecto al aumento de productividad.

(54) La Comisión concluye que los subproyectos DP 01, DP 02 y DP 03 pueden acogerse a la ayuda regional.

#### *Subproyectos restantes*

(55) La Comisión confirma la conclusión preliminar establecida en su decisión de incoar el procedimiento formal de investigación de que los subproyectos restantes (DP 04, DP 06, DP 07 y DP 08) pueden acogerse a la ayuda regional.

#### *Otras condiciones relativas a la posibilidad de ayudas*

(56) Igualmente, la Comisión observa que todos los subproyectos notificados cumplen los criterios de para acogerse a ayudas establecidos en las Directrices sobre ayuda regional (inversión en activos inmovilizados: es decir, equipo y maquinaria adquiridos en condiciones de mercado y que no sustituyen simplemente a activos despreciados). La inversión no está ligada a una reestructuración financiera.

#### *Intensidad de la ayuda*

(57) Al haberse disipado las dudas relativas a la elegibilidad de parte del proyecto de inversión para la ayuda regional, la Comisión concluye que se cumple el criterio de una intensidad de ayuda máxima del 22,5 % de los costes subvencionables, con arreglo al Marco.

#### *Otras condiciones relativas a la compatibilidad de la ayuda regional*

(58) Como el presente caso supone una ayuda estatal en forma de subvención ad hoc para un proyecto único, la Comisión también evaluó sus efectos en el desarrollo regional de conformidad con las Directrices sobre ayuda regional. La Comisión concluye que el proyecto contribuye al desarrollo regional al suponer una modernización crucial del astillero, mejorando su competitividad en el mercado y manteniendo puestos de trabajo en una región con una tasa de desempleo del 14 %. La inversión se mantendrá durante un mínimo de 5 años.

(59) SLK solicitó la ayuda estatal antes de que comenzaran las obras del proyecto y contribuye con más del 25 % a la financiación del proyecto, de conformidad con las Directrices sobre ayuda regional.

## 7. CONCLUSIÓN

(60) La Comisión concluye que la ayuda regional que se prevé conceder a SLK, que representa el 22,5 % de 76 100 000 SKK, es decir, 17 117 957 SKK, se atiene a las condiciones aplicables a la ayuda regional según lo establecido en el Marco. En consecuencia, la ayuda prevista cumple las condiciones para poder ser considerada compatible con el mercado común.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión es la República Eslovaca.

*Artículo 1*

La ayuda estatal que Eslovaquia tiene previsto ejecutar en favor de Slovenské lodenice Komárno en forma de condonación de deuda por un importe de 17 117 957 SKK es compatible con el mercado común en el sentido del artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE.

Bruselas, 21 de marzo de 2007.

En consecuencia, se autoriza la ejecución de la ayuda, que asciende a 17 117 957 SKK.

*Por la Comisión*  
Neelie KROES  
*Miembro de la Comisión*