

AYUDAS ESTATALES

Invitación a presentar observaciones, en aplicación del apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE, sobre la ayuda C 40/2000 (ex NN 61/00) — España — Nueva reestructuración de los astilleros de propiedad estatal

(2000/C 328/03)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Por carta de 1 de agosto de 2000, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a España su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE en relación con la ayuda antes citada.

Las partes interesadas podrán presentar sus observaciones sobre la ayuda respecto de la cual la Comisión ha incoado el procedimiento en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Dirección de ayudas estatales II
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles/Brussel
Fax (32-2) 296 95 79

Dichas observaciones serán comunicadas a España. La parte interesada que presente observaciones podrá solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada confidencialmente.

RESUMEN

Tras las noticias de los medios de comunicación y las denuncias recibidas, mediante cartas de 27 de enero y de 29 de marzo del 2000 la Comisión pidió a las autoridades españolas toda la información pertinente sobre una posible nueva reestructuración de los astilleros españoles de propiedad estatal. Hasta ahora las autoridades españolas no han facilitado ninguna información.

Según las noticias difundidas por los medios de comunicación, el grupo estatal Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) habría adquirido, a través de su filial Astilleros Españoles, las acciones de dos astilleros, Juliana y Cádiz, y la planta de motores diesel de Manises, por un total de 10 000 millones de pesetas, con el fin de privatizarlos o fusionarlos con su astillero militar Bazán. Posteriormente tendría la intención de adquirir alguno o todos los astilleros de propiedad estatal restantes con el mismo fin. Aunque las informaciones hacen referencia a una nueva reestructuración a largo plazo, se afirma que no está prevista ninguna reducción de mano de obra ni ningún cierre de instalaciones. Más recientemente se informó de que se habría alcanzado un acuerdo sobre la posible fusión de todos los astilleros con Bazán, aunque la SEPI habría declarado públicamente que no hay prevista ninguna privatización.

Se dice que estas medidas serían necesarias por las continuas dificultades financieras por las que atraviesan los astilleros civiles de propiedad estatal. Las pérdidas en 1999 fueron de 21 000 millones de pesetas españolas, por lo que la inyección de capital de 10 000 millones de pesetas españolas por parte del SEPI habría sido esencial para evitar la quiebra. Sin embargo se informa que este año se prevén pérdidas (antes de

impuestos) de otros 35 000 millones, lo que haría que las pérdidas combinadas durante los próximos cinco años totalizaran 98 000 millones de pesetas españolas. Teniendo en cuenta su situación financiera es difícil imaginarse cómo los astilleros pueden seguir funcionando sin nuevas ayudas de este tipo.

La Comisión recuerda que en agosto de 1997 aprobó, a título excepcional, un importante paquete sustancial de ayudas de reestructuración para que estos astilleros civiles de propiedad estatal pudieran ser viables a finales de 1998. Una de las condiciones clave impuestas a la ayuda era que los astilleros no recibirían ninguna otra ayuda de reestructuración o salvamento, para compensar pérdidas o con miras a una privatización. Esto también se subraya en el primer guión del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 1540/98 del Consejo sobre ayudas, a la construcción naval, que entró en vigor el 1 de enero de 1999 y prohíbe que los astilleros afectados puedan beneficiarse de ayudas de reestructuración.

Por lo que respecta a la adquisición por la SEPI de Cádiz, Juliana y Manises, y sobre la base de la información disponible, la Comisión tiene en esta fase dudas sobre si ello puede considerarse como una transacción comercial. Puesto que la SEPI era ya la propietaria de estas instalaciones a través de su posesión del 100 % de las acciones de AESA, la «venta» no parece ser una auténtica operación sino más bien una aportación de capital para permitir que los restantes astilleros continúen funcionando de momento. Teniendo en cuenta las dificultades financieras de los astilleros es improbable que este capital pueda recibir ningún tipo de remuneración. Por lo tanto es difícil ver cómo el comportamiento de la SEPI podría conside-

rarse comparable al de un inversor privado en circunstancias similares. Incluso aunque la SEPI no fuera ya el accionista de los astilleros, es difícil imaginar cómo un precio «de venta» de 10 000 millones de pesetas españolas (que, al parecer, correspondería al valor contable) puede considerarse como una transacción de mercado porque parece probable que ningún inversor comercial estaría dispuesto a comprar los astilleros a tal precio dados sus anteriores resultados y los resultados aparentemente pobres que siguen registrando.

La Comisión considera en esta fase que la aportación de capital constituye una ayuda estatal en el sentido del apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE. Sobre la base de la información disponible actualmente, la medida no parece ser compatible con el Reglamento (CE) nº 1540/98. También parece infringir la Decisión de la Comisión de 1997 que aprobó el último paquete de ayuda de reestructuración para los astilleros.

Por lo tanto, la Comisión concluye en esta fase que la aportación de capital podría constituir una ayuda estatal y que hay dudas sobre si tal ayuda es compatible con el mercado común.

De conformidad con el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, podrá reclamarse al beneficiario la devolución de toda ayuda concedida ilegalmente.

Por lo que se refiere a las otras posibles medidas, incluida la posible fusión con Bazán, en esta fase la Comisión tiene insuficiente información para evaluar su compatibilidad con el mercado común. En consecuencia recuerda a España su obligación de notificar cualquier medida antes de ejecutarla.

TEXTO DE LA CARTA

«La Comisión desea informar a España de que, tras haber examinado la información que obra en su poder sobre la citada ayuda, ha decidido iniciar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE.

Procedimiento

A raíz de las noticias aparecidas en los medios de comunicación y las denuncias presentadas por el mercado, la Comisión solicitó a las autoridades de su país, por carta de 27 de enero de 2000, que facilitasen toda información pertinente sobre otra presunta reestructuración de los astilleros comerciales de propiedad pública todavía existentes en España. Por carta de 22 de febrero sus autoridades pidieron un plazo suplementario de 20 días laborables para dar respuesta a la solicitud de información, alegando la complejidad del asunto. Al no recibir información alguna, la Comisión envió un recordatorio el 29 de marzo. Hasta la fecha, no se ha recibido respuesta alguna.

Descripción de la ayuda

Según la información de la que dispone la Comisión, la sociedad holding del Estado Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) ha adquirido el capital social de los dos astilleros comerciales de Juliania, Cádiz y la fábrica de motores

diesel de Manises de su filial Astilleros Españoles (AES) por 10 000 millones de pesetas españolas. Tiene previsto privatizar estos astilleros o fusionarlos con sus astilleros militares de Bazán. Según parece, posteriormente SEPI procederá a la adquisición de los astilleros de Puerto Real, Sevilla, y Astano con el mismo fin, de manera que los únicos astilleros de propiedad pública que no se verán afectados por la operación serán los de Sestao. Aunque hacen referencia a una reestructuración más profunda a largo plazo, dichas noticias afirman que no se planean nuevos recortes de plantilla o cierres de astilleros.

En fecha más reciente se divulgó la noticia de que se había llegado a un acuerdo para la fusión de *todos* los astilleros con Bazán mientras SEPI había declarado públicamente que no había previstas más privatizaciones.

Se ha afirmado que la causa de estas medidas radica en las continuas dificultades financieras de los astilleros comerciales de propiedad pública. En 1999 las pérdidas se elevaron a 21 000 millones de pesetas españolas e hicieron imprescindible una inyección de capital de SEPI de 10 000 millones pesetas españolas para evitar la quiebra. Pero, al mismo tiempo se dice que este año se prevén unas pérdidas antes de impuestos de 35 000 millones de pesetas españolas, lo que significa que en los próximos cinco años se esperan unas pérdidas acumuladas de un total de 98 000 millones pesetas españolas. Dadas sus persistentes dificultades financieras, no cabe excluir la posibilidad de más ayudas de este tipo para que los astilleros puedan seguir funcionando.

Evaluación de la ayuda

La Comisión desea recordar en primer lugar que en agosto de 1997, basándose en parte en el Reglamento (CE) nº 1013/97 del Consejo, aprobó excepcionalmente un paquete de ayudas de reestructuración a fin de que los astilleros comerciales de propiedad pública de España volviesen a ser viables para finales de 1998. Incluyendo las ayudas anteriormente aprobadas, el paquete total de ayuda ascendía a 318 000 millones de pesetas españolas (aproximadamente 1 900 millones de euros). Como contrapartida, se exigió que dichos astilleros redujesen su capacidad de producción, fijándose una producción anual máxima de 210 000 trbc durante un periodo de diez años. Al dar su autorización, el Consejo hizo hincapié en que se trataba de una ayuda «única e irreplicable», habiéndose comprometido el Gobierno español a no permitir que los astilleros volviesen a recibir ayudas de reestructuración, salvamento, compensación de pérdidas o privatización. Así quedó reflejado en las condiciones fijadas en la decisión de la Comisión por la que se aprobó la ayuda. También se subrayó este hecho en el primer guión del párrafo segundo del apartado 1 del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1540/98 del Consejo, por el que se establecen nuevas normas sobre ayudas estatales a la construcción naval con efectos a partir del 1 de enero de 1999; esta disposición prohíbe conceder nuevas ayudas de reestructuración a los astilleros en cuestión.

La Comisión también desea recordar que el plan de reestructuración aprobado no logró su objetivo principal de restablecer la viabilidad de los astilleros para finales de 1998: éstos registraron unas pérdidas después impuestos de alrededor de 19 000 millones de pesetas españolas.

Evaluación de si las medidas constituyen una ayuda en el sentido del apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE

Por lo que se refiere a la adquisición de los astilleros de Cádiz, Juliana y Manises por parte de SEPI, según los medios de comunicación las autoridades españolas consideran que se trata de una transacción comercial y consideran que los 10 000 millones de pesetas españolas (precio basado en su valor contable) es un precio de mercado justo. La Comisión abriga serias reservas al respecto. Dado que SEPI era ya el propietario final de los astilleros merced a la propiedad del 100 % de las acciones de AESA, la «venta» no parece ser una operación genuina, sino más bien una inyección de capital a fin de permitir que el resto de los astilleros puedan seguir funcionando. A la vista de las dificultades financieras de los astilleros, no parece probable que este capital reciba remuneración alguna. En consecuencia, resulta difícil establecer cómo el comportamiento de SEPI puede ser considerado comparable al de un inversor privado en circunstancias similares. Incluso si SEPI no fuese el accionista último de los astilleros, es difícil aceptar que un precio de «venta» de 10 000 millones de pesetas españolas (si se confirma que corresponde al valor contable) pueda ser considerado como una transacción de mercado ya que no parece probable que un inversor privado estuviese dispuesto a adquirir unos astilleros en estos términos considerando su historial y sus poco halagüeñas perspectivas.

Compatibilidad con el mercado común

Como ya se ha señalado, las ayudas a la construcción naval vienen reguladas por el Reglamento (CE) n° 1540/98. A juzgar por la información disponible, la aportación de capital de 10 000 millones de pesetas españolas no es compatible con el primer guión del párrafo segundo del apartado 1 del artículo 5 de este Reglamento. También infringe la Decisión de la Comisión de 1997 por la que se aprobó el último paquete de ayuda de reestructuración para los astilleros, toda vez que que-

daba claro que no podían concederse más ayudas de salvamento o reestructuración. La aportación de capital parece ser una ayuda de funcionamiento destinada a permitir que los astilleros prosigan su actividad comercial. Con arreglo al artículo 3 del Reglamento (CE) n° 1540/98, las únicas ayudas de funcionamiento admisibles son las ayudas a la producción ligadas a contratos que se atengan a un límite máximo común de ayuda.

Por lo tanto, la Comisión concluye que la aportación de capital constituye una ayuda estatal y no tiene la seguridad de que la ayuda sea compatible con el mercado común.

Habida cuenta de las consideraciones expuestas, la Comisión, en el marco del procedimiento del apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE, insta a España para que, en un plazo de un mes a partir de la recepción de la presente, le facilite todos los documentos, información y datos necesarios para evaluar la compatibilidad de la aportación de capital de 10 000 millones de pesetas españolas. En su defecto, la Comisión adoptará una decisión sobre la base de los elementos de los que disponga. Insta a sus autoridades para que transmitan inmediatamente una copia de la presente carta al beneficiario potencial de la ayuda. La Comisión desea recordar a España el efecto suspensivo del apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE y llama su atención sobre el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, que prevé que toda ayuda concedida ilegalmente podrá recuperarse de su beneficiario.

Por lo que se refiere a las medidas adicionales para permitir que los astilleros prosigan sus actividades y a la fusión con Bazán, por el momento la Comisión no está en posición de evaluar su compatibilidad sin contar con una información más detallada. La Comisión recordaría a España que, según el apartado 3 del artículo 88 del Tratado y el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 1540/98, todas las medidas de este tipo deben ser notificadas a la Comisión.»