

VALTIONTUKI

Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti tuesta C 40/2000 (ex NN 61/2000) – Espanja – Valtion telakoiden rakenneuudistuksen jatkaminen

(2000/C 328/03)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Komissio on ilmoittanut 1. elokuuta 2000 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla toditusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Espanjalle päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee mainittua tukea.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa tuesta, jota koskevan menettelyn komissio aloittaa, kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä osoitteeseen

Euroopan komissio
Kilpailun pääosasto
Linja H — Valtiontuet II
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles/Brussel
Faksi (32-2) 296 95 79

Huomautukset toimitetaan Espanjalle. Huomautuksia esittävä asianomainen voi pyytää kirjallisesti henkilöllisyytensä luottamuksellista käsittelyä, ja tämä pyyntö on perusteltava.

TIIVISTELMÄ

Julkisessa sanassa esitettyjen väitteiden ja markkinoilta saatujen kantelujen jälkeen komissio pyysi Espanjan viranomaisilta 27 päivänä tammikuuta ja 29 päivänä maaliskuuta 2000 kirjeitse kaikkia merkityksellisiä tietoja Espanjan valtion omistuksessa olevien kaupallisten telakoiden rakenneuudistuksen mahdollisesta jatkamisesta. Tähän päivään mennessä Espanjan viranomaiset eivät ole toimittaneet mitään tietoja.

Tiedotusvälineissä esitettyjen teitojen perusteella valtion holdingyhtiö Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) on ostanut Julianan ja Cadizin kahden kaupallisen telakan sekä Manisesin dieselmoottoritehtaan osakkeet tytäryhtiönsä Astilleros Españolesin (AES) kautta 10 miljardilla Espanjan pesetalla. SEPI:n tarkoitus on myöhemmin yksityistää telakat tai yhdistää ne Bazánissa sijaitsevaan sotilastelakkaan. Myöhemmin se hankkisi joitakin jäljellä olevista valtion telakoista tai ne kaikki samaa tarkoitusta varten. Vaikka viestimissä viitataan pitkäaikaisen rakenneuudistuksen jatkamiseen, niissä väitetään myös, että työvoiman supistuksia tai telakoiden sulkeamista ei ole suunnitteilla. Aivan äskettäin on kerrottu myös, että olisi sovittu kaikkien telakoiden mahdollisesta yhdistämisestä Bazániin ja että SEPI ilmoittaa julkisesti, ettei yksityistämistä suunnitella.

Viestimissä kerrotaan, että nämä toimenpiteet ovat osoittautuneet tarpeellisiksi, koska valtion omistamat kaupalliset telakat ovat jatkuviissa taloudellisissa vaikeuksissa. Vuonna 1999 tappiot olivat 21 miljardia Espanjan pesetaa, joten SEPI:n 10 miljardin pesetan pääomapanos on välttämätön, jos konkurssi ha-

lutaan välttää. Kuitenkin kerrotaan myös, että tappioiden ennen veroja ennustetaan tänä vuonna olevan 35 miljardia pesetaa ja seuraavien viiden vuoden tappioiden yhteensä 98 miljardia. Telakoiden taloudellisen tilan vuoksi on vaikea ymmärtää, miten ne voivat edelleen toimia ilman lisätukea.

Komissio muistuttaa, että se hyväksyi näille Espanjan valtion kaupallisille telakoille elokuussa 1997 poikkeuksellisesti huomattavan rakenneuudistustukipaketin, jolla niiden elinkelpoisuus piti palautettaman vuoden 1998 loppuun mennessä. Yksi tuen keskeisistä myöntämisedellytyksistä oli se, että telakat eivät saisi muuta rakenneuudistus-, pelastamis-, tappionkorvaus- tai yksityistämistukea. Tätä korostetaan myös 1 päivänä tammikuuta 1999 voimaan tulleen laivanrakennusteollisuudelle myönnettävän tuen uusien sääntöjen vahvistamisesta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1540/98 5 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa, jossa kielletään rakenneuudistustuen myöntäminen kyseisille telakoille.

Tässä vaiheessa käytettävissään olevien tietojen pohjalta komissio epäilee, voidaanko SEPI:n Cadizin, Julianan ja Manisesin osakkeista tekemiä kauppvoja pitää kaupallisina liiketoimina. Koska SEPI jo aiemmin viime kädessä omisti telakat omistaessaan kokonaan AESA:n, "osakekauppa" ei näytä olevan aito kauppa vaan pikemminkin pääomankorotus, joka mahdollistaa jäljellä olevien telakoiden pysymisen toistaiseksi toiminnassa. Telakoiden taloudelliset vaikeudet huomioon ottaen tälle pääomalle tuskin saadaan tuottoa. Sen vuoksi on vaikea ymmärtää, miten SEPI:n menettelyä voitaisiin pitää sellaisena, jonka yksityinen sijoittaja vastaavassa tilanteessa toteuttaisi. Vaikka SEPI ei

vielä olisikaan ollut telakoiden lopullinen omistaja, on vaikea nähdä, miten 10 miljardin pesetan "kauppasummaa" (joka tietävästi vastaa kirjanpitoarvoa) voidaan pitää markkinaehtoisena kauppana, koska yksikään kaupallinen sijoittaja ei todennäköisesti olisi valmis ostamaan telakoita tällä perusteella, kun otetaan huomioon niiden aiemmat aikaansaannokset ja jatkuvasti heikot tulokset.

Tässä vaiheessa komissio katsoo, että pääomankorotus on EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen perusteella toimenpide ei näytä olevan neuvoston asetuksen (EY) N:o 1540/98 mukainen. Se näyttää rikkovan myös komission vuonna 1997 tekemää päätöstä, jolla hyväksyttiin viimeinen näiden telakoiden rakenneuudistustukipaketti

Näin ollen komissio päättää tässä vaiheessa, että pääomankorotus on valtiontukea ja että tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille on syytä epäillä.

Asetuksen (EY) N:o 659/1999 14 artiklan mukaan kaikki sääntöjenvastainen tuki voidaan periä takaisin tuensaajalta.

Muista mahdollisista toimenpiteistä, kuten mahdollisesta sulautumisesta Bazániin, komissiolla on tässä vaiheessa liian vähän tietoja, joten se ei voi arvioida näiden toimenpiteiden soveltuvuutta yhteismarkkinoille. Sen vuoksi komissio muistuttaa Espanjaa sen velvollisuudesta ilmoittaa kakista toimenpiteistä komissiolle ennen niiden täytäntöönpanoa.

KIRJE

"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 Julianá, 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) n° 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) n° 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.”