

STATLIGT STÖD – SPANIEN**Stöd C 40/00 (ex NN 61/00) – Ytterligare omstrukturering av den spanska varvsindustrin****Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget**

(2002/C 21/03)

(Text av betydelse för EES)

Genom den skrivelse, daterad den 28 november 2001 som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Spanien om sitt beslut att förlänga det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ytterligare transaktioner mellan SEPI och Bazán samt AESA och Bazán för att bilda den nya gruppen IZAR.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på de åtgärder avseende vilka kommissionen förlänger förfarandet. Synpunkterna skall sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Registreringsenheten för statligt stöd
B-1049 Bryssel
Fax (32-2) 296 12 42.

Synpunkterna kommer att meddelas Spanien. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING**1. Förfarande**

Genom en skrivelse av den 1 augusti 2000 underrättade kommissionen Spanien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget rörande stödet till ytterligare omstrukturering av statligt ägda skeppsvarv. I skrivelsen påmindes Spanien också om sin skyldighet att anmäla alla åtgärder gällande det eventuella samgåendet mellan den civila varvsgruppen Astilleros Españoles (AESA) och den militära varvsgruppen Bazán.

Med anledning av rapporter i medierna om att samgåendet ägt rum och mot bakgrund av att kommissionen inte informerats, begärde kommissionen i en skrivelse av den 21 februari 2001 till Spanien all relevant information om samgåendet. Spanien informerade om detaljerna i samgåendet i en skrivelse till kommissionen av den 24 september 2001.

2. Detaljerad beskrivning av åtgärderna

I augusti 1997 godkände kommissionen i enlighet med rådets förordning (EG) nr 1013/97⁽¹⁾ och som ett undantag en serie omstrukturingsstöd till de spanska offentligägda varven i syfte att åter göra dem lönsamma till i slutet av 1998. Inklusiv tidigare godkända stöd uppgick stödpaketet till 318 miljarder spanska pesetas (1,9 miljarder euro). När godkännandet gavs, hade rådet betonat att stödpaketets karaktär av stöd som beviljas en enda gång. Den spanska regeringen hade åtagit sig att

inte låta varven motta några ytterligare omstrukturings-, undsättnings-, förlustkompensations- eller privatiseringsstöd.

Kommissionen inledde föreliggande förfarande med avseende på den transaktion som innebar att det statliga holdingbolaget Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) köpte de två varven Juliana och Cádiz och motorfabriken Manises, vart och ett som separata företag, från AESA till ett rapporterat pris av 60 miljoner euro. Kommissionen höll det för osannolikt att kapitalet skulle ge någon avkastning till följd av varvens ekonomiska svårigheter. Kommissionen hyste därför tvivel om huruvida SEPI:s agerande kunde betraktas som jämförbart med en privat investerare. Slutsatsen var att kommissionen hyste tvivel om huruvida det eventuellt alltför höga inköpspriset utgjorde ett kapitaltillskott till AESA och därmed ett stöd, och huruvida ett dylikt stöd skulle kunna vara förenligt med den gemensamma marknaden.

Enligt den information som lämnats av Spanien som svar på kommissionens frågor under förfarandet beslöt det statliga holdingbolaget SEPI i september 2001 att föra samman alla offentligägda varv i Spanien i en enda grupp. Samgåendet ägde rum vid två stora transaktioner. I den ena transaktionen köpte den militära varvsgruppen Bazán två civila varv (Juliana och Cádiz) och en fartygsmotorfabrik (Manises) direkt från SEPI till ett symboliskt pris av 1 peseta för vart och ett av företagen. I den andra transaktionen köpte Bazán fyra andra civila varv (Astano, Puerta Real, Sestao och Sevilla) av SEPI:s dotterföretag AESA, även då till ett pris av 1 peseta per styck. Bazán bytte därefter namn till IZAR.

⁽¹⁾ EGT L 148, 6.6.1997, s. 1.

3. Bedömning av stödet

Kommissionen noterar att samgåendet mellan samtliga varven under hösten 2000 är nära kopplat till föreliggande förfarande. Alla företag som är inblandade i den transaktion som är föremål för förfarandet var också inblandade i det slutliga samgåendet. Kommissionen noterar vidare att transaktionerna ägde rum inom en period av några få månader och att priset för de aktuella företagen förändrades dramatiskt från en transaktion till en annan, även om försäljningspriset enligt Spanien i realiteten var 15 miljoner euro och inte 60 miljoner euro som anges ovan.

Kommissionen anser att transaktionerna som omfattas av förfarandet kan ses som det första steget i det samgående som följde. För att till fullo och på ett korrekt sätt bedöma eventuella inslag av statliga stödet till civila varv i de olika transaktionerna inom SEPI-gruppen anser kommissionen att förfarandet C 40/00 måste utvidgas till att omfatta alla transaktioner som ledde fram till samgåendet.

Vid de transaktioner som avsåg att bilda IZAR var Bazán auktoriserad att köpa alla sex statliga varv och en motorfabrik, som individuella bolag, till priset av 1 peseta för vart och ett av dem. Enligt statsstödsreglerna måste sådana transaktioner mellan offentligägda företag göras till marknadsvillkor. Kommissionen måste sålunda försäkra sig om att det låga pris Bazán betalade för varven och motorfabriken vid köpet från AESA och SEPI inte var så lågt så att det medför en ekonomisk fördel för den nya gruppen.

Kommissionen hyser sålunda tvivel om huruvida försäljningspriset på 1 peseta per varv och för motorfabriken var ett marknadspris och huruvida en ekonomisk fördel därför tillförts IZAR vid transaktionen. Eftersom ytterligare stöd inte är tillåtna till de offentligägda civila varven hyser kommissionen tvivel huruvida denna transaktion är förenlig med den gemensamma marknaden.

Kommissionen har därför beslutat att utvidga föreliggande förfarande till att omfatta de ytterligare transaktioner mellan SEPI och Bazán samt AESA och Bazán som syftade till att bilda den nya gruppen IZAR.

SKRIVELSE

"La Comisión desea informar a España que tras haber examinado la información suministrada por sus autoridades sobre esta ayuda, ha decidido ampliar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE por lo que se refiere a las transacciones suplementarias entre SEPI y Bazán, y AESA y Bazán efectuadas para crear el nuevo grupo IZAR.

I. Procedimiento

1. Mediante carta de 1 de agosto de 2000, la Comisión notificó a España su decisión de incoar el procedimiento

establecido en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE relativo a la ayuda para una nueva reestructuración de los astilleros de propiedad estatal. En esta carta también se recordaba a España su obligación de notificar cualquier medida referente a la posible fusión entre el grupo civil Astilleros Españoles (AESA) y el grupo militar Bazán. Mediante carta de 18 de mayo de 2001 España respondió a la incoación del procedimiento.

2. Tras las informaciones aparecidas en los medios de comunicación en el sentido de que la fusión había tenido lugar, y dado que no se había informado a la Comisión, ésta, mediante carta de 21 de febrero de 2001, pidió a España toda la información pertinente sobre la fusión. Al no haberse recibido ninguna respuesta, la Comisión envió un recordatorio a España mediante carta de 30 de julio de 2001. España, en una carta dirigida a la Comisión el 24 de septiembre del 2001, informó sobre los detalles de la fusión.

II. Razones para incoar el procedimiento formal de investigación

3. En agosto de 1997, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1013/97 del Consejo ⁽²⁾, la Comisión aprobó excepcionalmente un paquete de ayudas de reestructuración para que los astilleros públicos españoles volvieran a ser viables a finales de 1998. Incluidas las ayudas aprobadas previamente, el paquete total ascendía a 318 000 millones de pesetas españolas (1 900 millones de euros). Como contrapartida de la ayuda se exigía una reducción de capacidad de producción en los astilleros de propiedad estatal, que quedaba establecida en 210 000 cgrt durante un período de diez años.
4. Al dar su acuerdo, el Consejo subrayó el carácter único y definitivo del paquete de ayuda. El Gobierno español garantizó que los astilleros no recibirían ninguna otra ayuda a efectos de reestructuración, salvamento, compensación de pérdidas o privatización. Esto se reflejó en las condiciones fijadas en la decisión de la Comisión que aprobó la ayuda. También se subrayó en el primer guión del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 1540/98 del Consejo ⁽³⁾ sobre ayudas a la construcción naval (en lo sucesivo denominado «el Reglamento»). Esta disposición específica que no puede concederse ninguna ayuda de salvamento o reestructuración a una empresa a la que se haya concedido una ayuda en aplicación del Reglamento (CE) n° 1013/97.
5. Se constata que el plan de reestructuración aprobado no pudo lograr su principal objetivo de restaurar la viabilidad de los astilleros para finales de 1998, ya que éstos registraron pérdidas (después de impuestos) de alrededor de 114 millones de euros en 1999.

⁽²⁾ DO L 148 de 6.6.1997, p. 1.

⁽³⁾ DO L 202 de 18.7.1998, p. 1.

6. La Comisión observa que el actual procedimiento se incoó con respecto a la transacción por la que la sociedad de cartera del Estado «Sociedad Estatal de Participaciones Industriales» (SEPI) compró a AESA los dos astilleros de Juliana y Cádiz y la fábrica de motores de Manises, como empresas separadas, por un precio comunicado de 60 millones de euros. La Comisión consideró que era poco probable que el capital recibiera remuneración alguna debido a las dificultades financieras de los astilleros y, por lo tanto, tenía dudas en cuanto a si el comportamiento de la SEPI podría considerarse comparable al de un inversor privado. Así pues concluyó que no veía claro si el precio de compra, posiblemente demasiado alto, constituía una aportación de capital a AESA y por ello una ayuda, y si tal ayuda sería compatible con el mercado común.

III. Comentarios de las partes interesadas

7. El 18 de diciembre de 2000 la Comisión recibió comentarios sobre la incoación del procedimiento procedentes del Gobierno de Dinamarca en el sentido de que la transacción entre AESA y la SEPI debía ser considerada como una aportación ilegal de capital que violaría el paquete de ayuda decidido en 1997 para AESA. Por lo tanto Dinamarca apoya la decisión de la Comisión de incoar el procedimiento.
8. Dinamarca, además, alega que puesto que Bazán recibió ayuda en 1998 a condición de que abandonara la construcción naval comercial, la toma de posesión por Bazán de varios astilleros civiles violaría esa condición. Finalmente, Dinamarca afirma que los astilleros daneses han sufrido la competencia de los astilleros españoles, que han recibido ayuda estatal. Estos comentarios se enviaron a España por carta el 14 de febrero de 2001.

IV. Comentarios de España

9. En sus comentarios sobre la incoación del procedimiento, España aclaró que la suma pagada por la SEPI a AESA por los dos astilleros y la fábrica de motores era considerablemente más baja que la citada en la decisión de la Comisión por la que se incoó el procedimiento. De hecho, el precio fue de unos 15 millones de euros, en vez de 60 millones, tal como se recoge en la Decisión.
10. España alega que la transacción se realizó para preparar la privatización de las tres empresas, y puesto que la SEPI es especialista en privatizaciones, era necesario transferir las tres empresas a la SEPI. Sin embargo, muy pronto se descubrió que no podía encontrarse ningún comprador interesado. Ésta sería la razón de la transferencia subsiguiente de los astilleros a Bazán.
11. Puesto que el propósito de la transacción era preparar a las tres empresas para la privatización, España considera que la SEPI no necesitaba actuar como un operador económico cuando compró las empresas sino que solamente debía pagar un precio razonable, y en tales circunstancias el valor contable parecía la solución óptima.
12. España reaccionó a los comentarios daneses en una carta a la Comisión de 14 de marzo de 2001 en la que consideraba que los comentarios sobre la ayuda a Bazán no son pertinentes a efectos del procedimiento y por lo tanto serían irrelevantes. España negó además las alegaciones

de que las transacciones entre AESA y la SEPI constituyeron una ayuda pues no supusieron ningún flujo injustificado de fondos. Finalmente, España añadía que los problemas de los astilleros daneses no son debidos a la competencia de los astilleros españoles sino a la competencia desleal de Corea.

V. Descripción de las nuevas transacciones

13. Según la información proporcionada por España como respuesta a las cuestiones de la Comisión durante el procedimiento, la SEPI decidió, en septiembre de 2000, combinar todos los astilleros españoles de propiedad estatal en un grupo. La fusión tuvo lugar a través de dos operaciones principales. En una de ellas el grupo militar de construcción naval Bazán compró dos astilleros civiles (Juliana y Cádiz) y una fábrica de motores para barcos (Manises) directamente a la SEPI por el precio simbólico de 1 peseta española cada uno. En la otra operación Bazán compró otros cuatro astilleros civiles (Astano, Puerto Real, Sestao y Sevilla) a AESA, subsidiaria de la SEPI, también por 1 peseta española cada uno. Entonces Bazán cambió su nombre por el de IZAR.
14. España alega que este precio era razonable dadas la situación económica y las perspectivas de futuro de los astilleros. También añade que al tratarse de una transacción dentro del grupo SEPI, no implicó recursos estatales y por lo tanto no pueden aplicarse los artículos 87 y 88.
15. Como argumento defensivo para el caso de que la Comisión considerara el precio demasiado bajo y por lo tanto constitutivo de ayuda a Bazán/IZAR, España hace referencia a una Decisión de la Comisión de 27 de julio de 1994 en la que se afirma que aunque el precio pagado por la transferencia de una fábrica de automóviles entre dos entidades de la Treuhand era probablemente demasiado bajo, la Comisión consideró que esto era irrelevante puesto que se trataba de una transacción interna de la Treuhand.
16. Como argumento defensivo suplementario, en caso de que la Comisión considerara la transacción como una ayuda a Bazán, España alega que tal ayuda quedaría fuera de las normas sobre ayuda estatal, de conformidad con el artículo 296, puesto que Bazán era una empresa militar en el momento de la transacción.

VI. Evaluación

17. La Comisión observa que la fusión de todos los astilleros en el otoño de 2000 está íntimamente ligada al actual procedimiento porque las empresas implicadas en la transacción sujeta al procedimiento también participaron en la fusión final. La Comisión observa, además, que las transacciones tuvieron lugar en un lapso de tiempo de algunos meses y que el precio de las empresas concernidas cambió radicalmente de una transacción a otra.
18. La Comisión opina que las transacciones incluidas en el procedimiento pueden considerarse como el primer paso en la posterior operación de fusión. Para evaluar completa y correctamente la posible ayuda estatal a los astilleros civiles contenida en las diversas transacciones dentro del grupo SEPI, la Comisión opina que debe ampliarse el procedimiento abierto C 40/00 para incluir todas las transacciones que llevaron a la fusión.

19. En las transacciones para crear IZAR, Bazán fue autorizado a comprar los seis astilleros públicos y una fábrica de motores, como empresas individuales, por un precio de 1 peseta española cada uno. Según las normas sobre ayuda estatal, tales transacciones entre empresas públicas deben hacerse en condiciones de mercado. Por ello la Comisión debe asegurarse de que el bajo precio pagado por Bazán por los astilleros y la fábrica comprados a AESA y la SEPI no era tan bajo como para conferir una ventaja económica al nuevo grupo.
20. España afirma que el valor era tan bajo debido a los malos resultados económicos de los astilleros civiles. Sin embargo, España alegó en su respuesta a la incoación del procedimiento que, sólo algunos meses antes, el precio correcto de los dos astilleros y de la fábrica de motores era el valor contable, y por lo tanto considerablemente más alto. Además, un indicio de que los astilleros podrían valer más que el precio simbólico es el hecho de que España consiguió privatizar un astillero, Astander, en el año 2000 por un precio de venta, obviamente modesto, de 1,8 millones de euros.
21. Por ello la Comisión tiene dudas sobre si el precio de venta de 1 peseta española por astillero y por la fábrica de motores era un precio de mercado, y si por lo tanto IZAR ha obtenido una ventaja económica con la transacción. Puesto que no se permiten más ayudas a los astilleros civiles públicos, la Comisión no ve con claridad si esta transacción es compatible con el mercado común.
22. Según lo mencionado anteriormente, España afirma que todas las transacciones se hicieron dentro del grupo SEPI y por lo tanto sin recurrir a recursos estatales, por lo que las transacciones no pueden constituir una ayuda estatal. España también hace referencia a una Decisión de la Comisión, de 27 de julio de 1994, referente a la ayuda concedida al grupo Volkswagen para inversiones en los nuevos Länder alemanes ⁽⁴⁾.
23. La Comisión observa que según lo explicado en el documento remitido a los Estados miembros sobre la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las sociedades de cartera de los poderes públicos, el suministro de capital a una empresa pública debe tener lugar bajo condiciones de mercado para excluir la existencia de ayuda estatal. En los sectores que sufren un exceso de capacidad estructural, como la construcción naval, hay que analizar estrictamente la existencia de condiciones de mercado en el contexto de una transacción específica. Con arreglo a la letra e) del artículo 1 del Reglamento, la ayuda incluye la concedida por las colectividades regionales y locales o por otros organismos públicos y cualesquiera otros elementos de ayuda incluidos en las medidas de financiación adoptadas directa o indirectamente por los Estados miembros con respecto a las empresas de construcción, reparación y transformación navales, que no pueden considerarse verdadera aportación de capital de riesgo a una sociedad según las prácticas normales de inversión.
24. Por lo que se refiere a la Decisión de la Comisión sobre la ayuda concedida a Volkswagen, la Comisión observa que se trataba de un caso de ayuda de reestructuración en el contexto de la privatización de antiguas empresas de Alemania Oriental. El valor de la fábrica de automóviles comprada por una empresa a riesgo compartido THA-Volkswagen se examinó detalladamente en la decisión en el contexto de su posterior transferencia a Volkswagen AG, que se hizo cargo de las operaciones como inversor privado de conformidad con un plan de reestructuración presentado. Por lo tanto, la posible existencia de ayuda en el precio de venta de la fábrica al beneficiario final, Volkswagen AG, se investigó en la decisión. Al ampliar el actual procedimiento a las transacciones suplementarias llevadas a cabo para crear el nuevo grupo IZAR, la Comisión sigue el mismo planteamiento. El propósito de la investigación de la Comisión es descubrir si el valor de los astilleros transferidos corresponde al precio pagado por ellos por el destinatario final de los astilleros, el recientemente creado IZAR.
25. Por lo que se refiere a la referencia de España al artículo 296, la Comisión observa que los astilleros sujetos tanto al actual procedimiento como a la extensión del mismo, son astilleros civiles que solamente trabajan en la construcción naval civil. Según la información proporcionada por España, los astilleros son empresas separadas y continuarán con la construcción naval civil bajo la propiedad de IZAR. El hecho de que las acciones de los astilleros sean propiedad de una empresa que también posee acciones de empresas de construcción naval no modifica el hecho de que solamente las transacciones referentes a los astilleros civiles y más precisamente el establecimiento del precio correcto al cual estos astilleros se vendieron, están sujetas al presente procedimiento.

VII. Conclusión

26. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, la Comisión ha decidido ampliar el procedimiento fijado en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE, con arreglo a los artículos 6 y 16 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, por lo que se refiere a las transacciones suplementarias entre la SEPI y Bazán y AESA y Bazán para crear el nuevo grupo IZAR. La razón es que la Comisión tiene dudas sobre si el precio de venta de 1 peseta española por astillero y por la fábrica de motores era un precio de mercado y si, por lo tanto, se ha conferido a IZAR, gracias a la transacción, una ventaja económica que constituiría una ayuda estatal.
27. La Comisión pide a España que presente sus comentarios y facilite toda la información que pueda ayudar a evaluar el elemento de ayuda de las transacciones, en el plazo de un mes desde la fecha de recepción de la presente carta. La Comisión desea que sus autoridades envíen inmediatamente una copia de la presente carta al beneficiario potencial de la ayuda.
28. La Comisión recuerda a España que el apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE tiene efecto suspensivo y llama su atención sobre el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 659/1999, que establece que puede exigirse al beneficiario la devolución de cualquier ayuda ilegal recibida."

⁽⁴⁾ DO L 385 de 31.12.1994, p. 1.