DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 15 de febrero de 2000

relativa a la ayuda estatal concedida por Alemania a Kvaerner Warnow Werft GmbH

[notificada con el número C(2000) 516]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2000/336/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Visto el Acuerdo relativo al Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Visto 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 [1] y, en particular, el apartado 1 de su artículo 14,

Vista la Directiva 90/684/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, sobre ayudas a la construcción naval [2], cuya última modificación la constituye la Directiva 94/73/CE [3], y la Directiva 92/68/CEE del Consejo, de 20 de julio de 1992, por la que se modifica la Directiva 90/684/CEE sobre ayudas a la construcción naval [4],

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los artículos citados [5], y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

(1) Unos representantes de la Comisión, acompañados de un perito externo, visitaron el 25 de marzo de 1999 el astillero Kvaerner Warnow Werft GmbH (KWW) a fin de verificar en qué medida se había superado el límite de producción correspondiente a 1998. Se comprobó que la producción de KWW en 1997 había ascendido a 93 862 tbc, superando de esta manera en 8 862 tbc el límite de capacidad de 85 000 tbc que le había sido impuesto. Esta transgresión de la capacidad constatada con respecto al año 1997 se basa en las cifras de producción revisadas de 1998, que fueron confirmadas por Alemania mediante carta de 19 de marzo de 1999. Como no se presentó ningún informe revisado de la producción de 1997, se consideró definitiva la producción indicada de 93 862 tbc.

(2) Mediante carta de 20 de julio de 1999, la Comisión comunicó a Alemania su decisión de incoar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 88 debido a esta superación de la capacidad autorizada.

(3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento fue publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [6]. La Comisión invitó a los interesados a que se pronunciaran sobre la medida en cuestión.

(4) Las observaciones recibidas de parte de los interesados fueron remitidas a la República Federal de Alemania, a la que se brindó la posibilidad de pronunciarse al respecto.

II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

(5) Por cartas de 3 de marzo de 1993 (N 692/D/91), 17 de enero de 1994 (N 692/J/91), 20 de febrero de 1995 (N 1/95), 18 de octubre de 1995 (N 637/95) y 11 de diciembre de 1995 (N 797/95), la Comisión comunicó a Alemania las Decisiones mediante las cuales autorizaba, con arreglo a la Directiva 90/684/CEE, unas ayudas de reestructuración en favor de KWW para permitir la reestructuración en profundidad de los astilleros de Alemania Oriental. La autorización se concedió a condición de que se respetase un límite máximo de capacidad de 85 000 tbc anuales. Dicha limitación es supervisada por la Comisión.

(6) En octubre de 1992, el Treuhandanstalt vendió el astillero Warnow, con sede en Rostock-Warnemünde (Mecklemburgo-Pomerania Occidental), al consorcio noruego

[1] DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.
[2] DO L 380 de 31.12.1990, p. 27.
[3] DO L 351 de 31.12.1994, p. 10.
[4] DO L 219 de 4.8.1992, p. 54.
[5] DO C 245 de 28.8.1999, p. 24.

[6] Véase la nota 5.

Kvaerner. En el artículo 27 del contrato de compraventa, que Alemania envió a la Comisión por carta de 30 de octubre de 1992 para su examen y aprobación, Kvaerner se comprometía a no superar, hasta el 31 de diciembre de 2005, las 85 000 tbc de capacidad anual de construcción de nuevos buques, a menos que se suavizasen las limitaciones basadas en el Tratado CE.

(7) Con arreglo a la Directiva 90/684/CEE, en la versión de la Directiva 92/68/CEE, los astilleros de los nuevos Estados federados pueden acogerse a una excepción de las disposiciones en materia de ayudas de funcionamiento aplicables a los astilleros comunitarios con objeto de permitirles que acometan la reestructuración en profundidad, urgentemente necesaria para lograr la competitividad. Tras la privatización de Warnow, la Comisión aprobó, con arreglo a las citadas Directivas, una ayuda de reestructuración en cuatro tramos. El importe total de las ayudas autorizadas por medio de varias Decisiones se desglosa de la manera siguiente:

N 692/D/91 — Carta de la Comisión de 3 de marzo de 1993 [SG(93) D/4052]:

— 45,5 millones de marcos alemanes en concepto de ayuda de funcionamiento,

— 82,4 millones de marcos alemanes en concepto de ayuda de funcionamiento en forma de condonación de obligaciones anteriores,

— 127,5 millones de marcos alemanes en concepto de ayuda a la inversión,

— 27,0 millones de marcos alemanes en concepto de ayuda al cierre.

N 692/J/91 — Carta de la Comisión de 17 de enero de 1994 [SG(94) D/567]:

— 617,1 millones de marcos alemanes en concepto de ayuda de funcionamiento.

N 1/95 — Carta de la Comisión de 20 de febrero de 1995 [SG(95) D/1818]:

— 222,5 millones de marcos alemanes en concepto de ayuda a la inversión.

N 637/95 — Carta de la Comisión de 18 de octubre de 1995 [SG(95) D/12821]:

— 66,9 millones de marcos alemanes en concepto de ayuda a la inversión.

N 797/95 — Carta de la Comisión de 11 de diciembre de 1995 [SG(95) D/15969]:

— 58,0 millones de marcos alemanes en concepto de ayuda a la inversión.

Las ayudas de funcionamiento autorizadas se elevan, por tanto, a un total de 372,5 millones de euros (745 millones de marcos alemanes), las ayudas a la inversión, a 237,45 millones de euros (474,9 millones de marcos alemanes) y las ayudas al cierre, a 13,5 millones de euros (27,0 millones de marcos alemanes), lo que equivale a un importe total de 623,45 millones de euros (1 246,9 millones de marcos alemanes).

(8) Las ayudas se concedieron a condición de que no se superaran las 85 000 tbc de capacidad anual de construcción de nuevos buques. Esta limitación de capacidad figura tanto en el artículo 27 del contrato notificado de compraventa relativo a la privatización del astillero como en las mencionadas Decisiones de la Comisión. De las Decisiones comunicadas a Alemania por cartas de 17 de enero de 1994, 20 de febrero de 1995, 18 de octubre de 1995 y 11 de diciembre de 1995 se desprende claramente que, de no respetarse la limitación de la capacidad, la Comisión exigirá el reembolso de las ayudas.

(9) Al incoar el procedimiento, la Comisión señaló que la limitación de la capacidad anual a 85 000 tbc era el requisito principal para autorizar las ayudas. Mediante esta limitación se pretendía neutralizar el efecto de falseamiento de la competencia de las ayudas sobre el sector de la construcción naval. Tal como se comprobó con motivo de la visita al astillero el 25 de marzo de 1999, la producción del año 1997 había ascendido a 93 862 tbc y, por tanto, superado el límite de 85 000 tbc impuesto a la capacidad. De esta manera se incumplió un requisito esencial de la autorización de la ayuda.

(10) Por esta razón, la Comisión dudaba de que las ayudas autorizadas para la reestructuración y el mantenimiento de las actividades del antiguo astillero de Alemania Oriental Warnow [las correspondientes Decisiones fueron comunicadas a Alemania por cartas de 3 de marzo de 1993 (N 692/D/91), 17 de enero de 1994 (N 692/J/91), 20 de febrero de 1995 (N 1/95), 18 de octubre de 1995 (N 637/95) y 11 de diciembre de 1995 (N 795/95)] siguieran siendo compatibles con el mercado común.

III. **OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS**

(11) La Comisión recibió las observaciones de KWW, de un Estado miembro (Dinamarca) y de la Federación Danesa de la Construcción Naval y Mecánica (Foreningen af Jernskibs — og Maskinbyggerier i Danmark).

A. **Observaciones de KWW**

(12) Las observaciones de KWW se centraban básicamente en cinco argumentos. El primer argumento esgrimido por KWW es que no fue obligada explícitamente a limitar su producción real a unas cifras determinadas y que tal obligación tampoco se desprende de las Decisiones de la Comisión. A juicio de la empresa, éstas sólo contemplan una limitación de la capacidad técnica, pero no una limitación de la producción real.

(13) Según lo expuesto por KWW en sus observaciones, la Comisión insistió en que la limitación de la capacidad se

llevara a cabo con ayuda de medidas técnicas. Al autorizarse las ayudas, simplemente se impuso la condición de que el nuevo astillero que se iba a construir permitiera una producción de 85 000 tbc y no se modificaran determinadas características particulares de la concepción del astillero (cuellos de botella) que limitan su producción. La empresa sostiene que este hecho se desprende de las Decisiones de la Comisión, en las que se establecen las medidas técnicas destinadas a limitar la capacidad.

(14) Según las explicaciones dadas por KWW, los datos sobre la producción real que periódicamente eran comunicados a la Comisión a través de los informes de producción sólo servían de información adicional para poder determinar, en caso de divergencia, si KWW realmente infringía o eludía la limitación de la capacidad técnica.

(15) Por lo demás, KWW señala que siempre respetó las limitaciones de la capacidad técnica impuestas por las Decisiones de la Comisión, dado que se cumplieron los requisitos vinculados al diseño del astillero. Sostiene que no se realizaron cambios que hubieran podido incidir en la capacidad técnica.

(16) En segundo lugar, KWW argumenta que no aumentó la capacidad técnica que le fue autorizada, sino que, ajustándose a las limitaciones existentes, alcanzó una mayor producción real mediante una mejora de la productividad y a través de los efectos de serie en la fabricación de buques gemelos. KWW estima que sólo estaba obligada a respetar las limitaciones de su capacidad técnica, pero que, dentro de esos parámetros, podía producir con toda libertad.

(17) En opinión de KWW, la limitación de la capacidad y la limitación de la producción son dos conceptos distintos que no pueden equipararse. En tanto que el límite impuesto a la capacidad en forma de limitación de la instalación técnica es estático y no puede ser modificado, la producción real está sujeta a oscilaciones y puede aumentar con el tiempo gracias a los avances en la productividad. La empresa señala, además, que todos los astilleros se afanan permanentemente por aumentar su productividad. Estima que también interesa a la Comunidad que los astilleros desarrollen métodos más inteligentes y eficaces y, de esta manera, sean competitivos.

(18) El tercer argumento aducido por KWW es que el astillero no recibió el total de las ayudas autorizadas. Afirma que, como ayuda *non-cash*, sólo puede contabilizarse un importe de 82,4 millones de marcos alemanes en concepto de participación en la amortización de créditos antiguos, y que el astillero no obtuvo otro tipo de ayudas *non-cash*. Señala que solamente recibió un importe de 549,559 millones en efectivo. KWW estima que si la Comisión llegara a la conclusión de que no se respetaron las condiciones y requisitos de las Decisiones de autorización y que, por tanto, ciertas partes de las ayudas concedidas dejaran de ser compatibles con el mercado común, su posible recuperación sólo podría basarse en el importe efectivamente concedido a la empresa.

(19) El cuarto argumento de KWW es que, en caso de reclamación de las ayudas, la Comisión tendría que respetar el principio de igualdad. Afirma que, cuando se evaluó la reducción del importe de las ayudas a causa de la superación de la capacidad en el caso de MTW y de Volkswerft [7], la Comisión sólo se basó en el importe total de la ayuda de reestructuración, excluyendo las ayudas de la inversión. Alega que en el caso de KWW habría que proceder de la misma manera. Además, el astillero fue autorizado a reducir su producción futura.

(20) KWW señala, asimismo, que en la Decisión de la Comisión sobre el reparto de las capacidades del astillero Elbewerft Boizenburg [8], la capacidad anual de 22 000 tbc se valoró en 242 000 marcos alemanes. Como la producción real de KWW en 1997 sólo superó el límite de producción anual de 85 000 tbc en 8 862 tbc, en este caso también debe tenerse en cuenta el correspondiente valor prorrateado que se desprende de la Decisión sobre el reparto de las capacidades de Elbewerft Boizenburg.

(21) En caso de que la Comisión considerara una parte de las ayudas incompatible con el mercado común, el importe reclamado sólo devengaría intereses —según el quinto argumento aducido— a partir de la presunta infracción, es decir, a partir del momento en que las ayudas pudiesen considerarse incompatibles.

B. **Observaciones de Dinamarca**

(22) Dinamarca subrayó en sus observaciones lo importante que es el cumplimiento de las condiciones y requisitos impuestos con motivo de la autorización de una ayuda. Estas condiciones son, a menudo, la única manera de impedir que las ayudas estatales se utilicen meramente para trasladar un problema de empleo a otro Estado miembro.

(23) Según afirman las autoridades danesas, las condiciones impuestas en el presente caso a la autorización de la ayuda son tales que las posibilidades concretas de evaluación por parte de la Comisión se limitan a la verificación del cumplimiento del límite de capacidad. Si el astillero, como parece manifiesto, ha superado ese límite de forma continuada durante un período prolongado, no hay duda de que se ha incumplido esta condición. A juicio de las autoridades danesas, debe garantizarse, tomando en consideración el período íntegro, que el beneficiario no pueda sacar una ventaja económica de ese rebasamiento de la capacidad.

---

[7] DO C 344 de 14.11.1997, p. 2.

[8] Ayuda estatal N 325/99, carta de la Comisión a Alemania de 5 de agosto de 1999 [SG(94) D/6192].

C. **Observaciones de la Federación Danesa de la Construcción Naval y Mecánica**

(24) La Federación Danesa de la Construcción Naval y Mecánica (Foreningen af Jernskibs – og Maskinbyggerier i Danmark) señala en sus observaciones que la producción de KWW repercute directamente en un segmento del mercado que es importante para los astilleros daneses. En opinión de la Federación, en este contexto también debería tenerse en cuenta que, desde el primer momento, o sea, desde 1995, el astillero ha venido rebasando el límite de capacidad de forma continuada. Esta superación de la capacidad no sólo se ha producido año tras año, sino que además ha ido en aumento: si, en 1996, la transgresión del límite fue inferior al 1 %, en 1997 ya superaba el 10 %, y en 1998, el 44 % ([9]).

(25) La Federación califica la superación de la capacidad en 1997 de particularmente grave, puesto que el astillero debería haber reducido ese año su producción debido al ligero exceso registrado en 1996. Así todo, superó el límite de capacidad y ocultó este extremo a la Comisión, a la que incumbía el control de la producción. La infracción sólo pudo verificarse en marzo de 1999, con motivo de las inspecciones realizadas a raíz de la superación de los límites de producción en 1998. La Federación afirma que ni Alemania ni KWW pusieron la superación de la capacidad en conocimiento de la Comisión. Considera que esta transgresión continuada del límite impuesto a la capacidad debe tenerse en cuenta a la hora de evaluar el caso y que se ha de garantizar que el astillero no saque ningún beneficio económico de dicha transgresión.

(26) Además, la Federación hace referencia a la evolución desde 1992, que ha dado lugar al cierre de numerosos astilleros y a una considerable pérdida de puestos de trabajo en el sector. Por ello, para los astilleros europeos resulta determinante que se adopten medidas eficaces a escala global para compensar los efectos negativos del exceso de capacidad. Como esto no es posible sin el apoyo activo de la Comunidad, ésta debe preservar su credibilidad internacional. Una iniciativa internacional destinada a reducir el exceso de capacidad no sería coherente si la Unión Europea aceptase, al mismo tiempo, una superación considerable de sus propios límites de capacidad, como ocurre en el presente caso.

(27) La Federación Danesa de la Construcción Naval y Mecánica señala, asimismo, que las limitaciones de la capacidad de los astilleros de Alemania Oriental constituyen, junto con otros factores, un punto de partida para la planificación de las inversiones y de la producción de otros astilleros. Si se superan los límites de capacidad, ello también incide en los planes de otros astilleros. Se previó que las limitaciones de la capacidad estuvieran en vigor durante diez años y en ningún momento se contempló una aplicación flexible.

([9]) Decisión 1999/675/CE de la Comisión, de 8 de julio de 1999, relativa a la superación de la capacidad por parte de KWW en el año 1998 DO (L 274 de 23.10.1999, p. 23).

IV. **COMENTARIOS DE ALEMANIA**

(28) Alemania se apoya esencialmente en los mismos argumentos que KWW.

(29) En primer lugar, Alemania alega que las Decisiones de la Comisión por las que se autorizaban las ayudas no contenían una limitación de la producción real, sino sólo una limitación de la capacidad técnica. Los límites impuestos a la capacidad debían alcanzarse, a su juicio, a través de medidas técnicas. Al autorizarse las ayudas, simplemente se impuso a KWW la condición de que el nuevo astillero que se iba a construir permitiera una producción de 85 000 tbc y no se modificaran determinadas características particulares de la concepción de este astillero (cuellos de botella) que dan lugar a una limitación de su producción. Las autoridades alemanas afirman que los datos sobre la producción real comunicados a la Comisión a través de los informes de producción sólo se facilitaron a modo de información complementaria para que, en caso de divergencia, se pudiera comprobar si KWW realmente había infringido o eludido la limitación técnica de la capacidad. Esto se desprende, a juicio de Alemania, de las Decisiones de la Comisión en las que se fijan las limitaciones técnicas de la capacidad.

(30) Alemania argumenta que KWW ha respetado la limitación de la capacidad técnica conforme a lo establecido en las Decisiones de la Comisión por las que se autoriza la ayuda. Estima que no se ha modificado ni el diseño del astillero ni su capacidad técnica, de modo que éste se ajusta exactamente al diseño y a la capacidad técnica exigidos por la Comisión.

(31) El segundo argumento aducido por Alemania es que KWW no aumentó la capacidad técnica que le había sido autorizada, sino que simplemente logró aumentar la producción real mediante una mejora de su productividad, en el marco de las limitaciones existentes, y a través de los efectors de serie derivados de la fabricación de buques gemelos. Según el criterio de Alemania, KWW sólo estaba obligada a respetar la limitación técnica de la capacidad, pero, dentro de los parámetros establecidos, gozaba de libertad de producción.

(32) A juicio de Alemania, KWW en ningún momento estuvo obligada a limitar la producción real a un nivel determinado y tal obligación tampoco podía deducirse de las Decisiones de la Comisión. Considera que se ha de permitir a los astilleros participar en los avances generalizados de la productividad. Según las autoridades alemanas, los astilleros comunitarios deberían competir libremente entre sí, y lo que ocurre en el caso de los astilleros de Alemania Oriental es que no pueden modificar el *handicap* que se les ha impuesto —o sea, la limitación de su capacidad técnica—, pero sí la productividad. Alemania estima que también está en el interés de la Comunidad contar con astilleros que desarrollen métodos mejores y más inteligentes y, de esta manera, se hagan más competitivos.

(33) Alemania continúa argumentando que la limitación de la capacidad y la limitación de la producción son dos conceptos distintos que no pueden equipararse. En tanto que el límite impuesto a la capacidad en forma de limitación de la instalación técnica es estático y no puede ser modificado, la producción real está sujeta a oscilaciones y puede cambiar con el tiempo gracias a un aumento de la productividad. Las autoridades alemanas sostienen que la mejora de la productividad de KWW no se deriva de la concesión de ayudas, sino que debe relacionarse con los conocimientos técnicos del grupo Kvaerner.

(34) El tercer argumento expuesto por Alemania es que, en lo referente al importe de las ayudas realmente concedidas a KWW, no pueden tomarse como punto de partida los 1 200 millones de marcos alemanas autorizados por la Comisión, sino que se ha de partir de un importe muy inferior. En opinión de Alemania, sólo en el caso de la ayuda a la inversión desembolsada en efectivo puede establecerse un vínculo directo entre KWW y la limitación de la capacidad que le fue impuesta.

V. **EVALUACIÓN**

(35) La Comisión señala que las ayudas autorizadas en virtud de la Directiva 90/684/CEE se consideraron compatibles con el mercado común dado que se cumplían los requisitos establecidos en la letra e) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE. No obstante, esta consideración sólo es válida mientras se cumplan las condiciones fijadas en las Decisiones de autorización con arreglo a las Directivas mencionadas. De lo contrario, las citadas ayudas quedan sujetas a la prohibición general del apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE y no pueden considerarse compatibles con el mercado común, a no ser que se justifiquen por otros motivos.

(36) El artículo 10 *bis*, introducido en la Directiva 90/684/CEE por medio de la Directiva 92/68/CEE prevé aplicar a los astilleros de la antigua República Democrática Alemana una excepción respecto de las disposiciones sobre ayudas de funcionamiento aplicables a los astilleros comunitarios, a fin de permitirles la reestructuración en profundidad necesaria para lograr la competitividad. Con arreglo al apartado 2 del artículo 10 *bis*, las ayudas de funcionamiento para actividades de construcción y transformación navales en astilleros de la antigua República Democrática Alemana pueden considerarse compatibles con el mercado común hasta el 31 de diciembre de 1993 si se cumplen determinadas condiciones relacionadas con el importe de las ayudas y la obligación de Alemania de presentar informes anuales. Una de esas condiciones es el compromiso de Alemania de llevar a cabo, antes del 31 de diciembre de 1995, una reducción auténtica e irreversible del 40 % de la capacidad de construcción de buques existente el 1 de julio de 1990, que era de 545 000 tbc.

(37) El artículo 6 de la Directiva 90/684/CEE regula las ayudas a la inversión, y el artículo 7, las ayudas al cierre. Con arreglo al apartado 1 del artículo 6 sólo pueden concederse ayudas a la inversión a astilleros ya existentes si éstas están ligadas a un plan de reestructuración que no traiga consigo ningún aumento de la capacidad de construcción naval del astillero, o bien si van acompañadas de una correspondiente reducción definitiva de la capacidad de otros astilleros del mismo Estado miembro. Conforme al apartado 3 del artículo 6, las ayudas a la inversión pueden considerarse compatibles con el mercado común si su volumen e intensidad se justifican en razón de la importancia del correspondiente esfuerzo de reestructuración. Las ayudas destinadas a sufragar los costes normales resultantes del cierre total o parcial de astilleros de construcción o de reparación navales pueden considerarse compatibles con el mercado común, con arreglo al artículo 7, si dan lugar a una reducción de capacidad auténtica e irreversible.

(38) En la propuesta de Directiva 92/68/CEE del Consejo por la que se introducen modificaciones en la Séptima Directiva del Consejo sobre ayudas a la construcción naval ([10]), presentada por la Comisión, se establece que es necesario encontrar una solución equilibrada entre la amplia reestructuración del sector de la construcción naval de Alemania Oriental —que sólo es posible con importantes ayudas públicas— y las consecuencias negativas que de ello se derivan para las condiciones de competencia de los demás astilleros comunitarios. Las posibles ayudas adicionales, más allá de los límites máximos vigentes, deben ir acompañadas de las correspondientes medidas de reestructuración y de una reducción de la capacidad.

(39) Una de las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 10 *bis* de la Directiva 90/684/CEE para la compatibilidad de las ayudas de funcionamiento con el mercado común era el compromiso de Alemania de llevar a cabo, antes del 31 de diciembre de 1995, una reducción auténtica e irreversible del 40 % de la capacidad de construcción de buques existente el 1 de julio de 1990, cifrada en 545 000 tbc. Con arreglo a dicha condición, la capacidad máxima de los astilleros situados en el territorio de la antigua República Democrática Alemana asciende a 327 000 tbc. Alemania repartió esta capacidad total entre los cinco astilleros de construcción naval que se mantuvieron en funcionamiento, y asignó a KWW una capacidad de 85 000 tbc ([11]).

(40) En su carta a la Comisión sobre la privatización del astillero Warnow, de 27 de noviembre de 1992, Alemania manifestó que Kvaerner se había comprometido contractualmente a no superar hasta el 1 de enero de 2006 la capacidad de 85 000 btc fijada para KWW. En el artículo 27 de la versión original inglesa del contrato de privatización del astillero Warnow se dice, bajo el título «Limitation on Future Building Capacities», lo siguiente: «Kvaerner undertakes up till December 31, 2005 with regard to Warnow yard not to exceed its annual capacity

([10]) DO C 155 de 20.6.1992, p. 20.

([11]) La Comisión llama la atención sobre el hecho de que el Tribunal de Primera Instancia, en su sentencia de 22 de octubre de 1996 en el asunto T-266/94: Skibsvaerftsforeningen y otros contra Comisión (Recopilación 1996, p. II-1399, apartados 151-198), confirmó la importancia de la atribución de capacidades a los distintos astilleros de cara a la legalidad de la Decisión relativa a las ayudas.

of 85 000 tbc unless the requirements based on the EEC-treaty are less restrictive from time to time».

(41) La Comisión toma nota de que el programa de ayudas para la reestructuración del astillero Warnow, notificado ulteriormente, se basa en esta capacidad anual.

(42) Las ayudas de reestructuración por un total de 623,45 millones de euros (1 246,9 millones de marcos alemanes) fueron autorizadas por la Comisión en cuatro tramos y cinco Decisiones separadas. La primera Decisión sobre la autorización de un primer tramo de ayudas se comunicó a Alemania por carta de 3 de marzo de 1993 (N 692/D/91). En dicha Decisión se señalaba que, si bien del peritaje independiente encargado por la Comisión se deducía que la capacidad de construcción naval del astillero Warnow apenas iba a superar las 85 000 tbc — Alemania citaba esta cifra como participación del astillero en las 327 000 tbc autorizadas para conjunto de los astilleros de Alemania Oriental—, parecía conveniente que en el futuro, y mientras durara el programa de inversiones, se realizara una supervisión para garantizar que realmente se estaban reduciendo las capacidades de construcción naval.

(43) La segunda Decisión se comunicó a Alemania mediante carta de 17 de diciembre de 1994 (N 692/J/91). Ésta contiene las mismas condiciones que la Decisión precedente, con la salvedad de que se estima necesaria una supervisión continuada con objeto de garantizar el cumplimiento de la limitación de la capacidad de construcción. Por otra parte, se advierte a Alemania que, en caso de incumplimiento de la limitación de capacidad, la Comisión se vería obligada a exigir el reembolso de todas las ayudas.

(44) En la tercera Decisión, comunicada a Alemania por carta de 20 de febrero de 1995 (N 1/95), se vuelve a señalar que es necesario seguir supervisando el cumplimiento de la limitación de capacidad. Además, se indica que Alemania se ha comprometido a que el astillero respetará la limitación de capacidad. Una vez más se recuerda a Alemania que, en caso de incumplimiento de la limitación de capacidad, la Comisión se vería obligada a exigir el reembolso de todas las ayudas.

(45) La cuarta Decisión fue comunicada a Alemania mediante carta de 18 de octubre de 1995 (N 637/95), y la quinta, por carta de 11 de diciembre de 1995 (N 797/95). En ambas Decisiones se señala que es necesario mantener la supervisión para garantizar que la producción real y prevista se ajusten al límite impuesto a la capacidad. Asimismo, se repite en ambas que Alemania ha dado garantías de que el astillero respetará la limitación de capacidad y que, en caso de incumplimiento, podrá exigirse el reembolso de la totalidad de las ayudas.

(46) La Comisión señala que la limitación de la capacidad a 85 000 tbc anuales fue una de las condiciones principales para la autorización de la ayuda. Ésta se autorizó sobre la base del plan de reestructuración notificado a la Comisión. El límite máximo anual se incluyó en el contrato de privatización del astillero Warnow, autorizado por la Comisión como parte del plan de reestructuración. Salvo la primera Decisión de autorización, comunicada por carta de 3 de marzo de 1993, todas las demás Decisiones de la Comisión mencionan explícitamente la obligación de respetar el límite de capacidad de 85 000 tbc. En estas Decisiones se indica, asimismo, que, en caso de incumplimiento de la limitación de capacidad, la Comisión se vería obligada a exigir el reembolso de todas las ayudas.

(47) Durante la visita al astillero realizada el 25 de marzo de 1999 se confirmó que la producción de KWW en 1997 se había situado en 93 862 tbc. El cálculo se basa en las cifras de producción revisadas correspondientes a 1998 y fue confirmado por Alemania con carta de 19 de marzo de 1999. Dado que Alemania no presentó ningún informe revisado respecto de la producción del año 1997, las cifras se han de considerar confirmadas e incontestables. Esto significa que KWW superó su límite anual de capacidad de 85 000 tbc en 8 862 tbc.

(48) La Comisión señala que en 1997 no se cumplió una condición esencial para la concesión de las ayudas, a saber, el límite de capacidad de 85 000 tbc establecido en las Decisiones de la Comisión sobre la base de la Directiva 90/684/CEE en la versión de la Directive 92/68/CEE.

(49) La modificación introducida por la Directiva 92/68/CEE en la Directiva 90/684/CEE estaba destinada a permitir que los astilleros de Alemania Oriental acometieran la reestructuración en profundidad, urgentemente necesaria para lograr la rentabilidad. Se establecieron unas limitaciones de capacidad a fin de neutralizar el efecto de falseamiento de la competencia de las ayudas públicas concedidas a estos astilleros sobre el sector de la construcción naval. Si se incumple esta limitación de capacidad, que actúa como factor de compensación y constituye una condición esencial para la autorización de las ayudas y, por ende, para su compatibilidad con el mercado común, esto significa que éstas dejan de ser compatibles con el mercado común.

(50) En la Comunicación de la Comisión sobre las ayudas concedidas a MTW-Schiffswerft y Volkswerft Stralsund ([12]) se señalaba que, en 1996, MTW superó ligeramente su límite de capacidad. Por ello se acordó que el astillero redujese al año siguiente su producción por el equivalente de este exceso, y las ayudas de funcionamiento concedidas en 1997 a este astillero se recortaron en un importe correspondiente a dicha superación. Por tanto, las consecuencias de la superación se determinaron en función del alcance de la producción excedentaria y las consecuencias financieras de la infracción se fijaron partiendo de su gravedad, es decir, del alcance del rebasamiento.

([12]) Véase la nota 7.

(51) Por medio de la advertencia de que las ayudas serán reclamadas en caso de incumplimiento de las condiciones establecidas en la Decisión de autorización se recuerda al beneficiario su obligación de cumplir dichas condiciones y se ponen de relieve las consecuencias de un incumplimiento. El objetivo y efecto real de la reclamación de las ayudas es restablecer la situación de partida, eliminando los efectos negativos sobre la competencia causados por las ayudas ilegales, cuya ilegalidad se fundamenta en el incumplimiento de las condiciones impuestas para la autorización de las ayudas y, por ende, para su compatibilidad con el mercado común. En el presente caso se incumplió la limitación de capacidad impuesta como condición. En virtud de la Decisión de la Comisión sobre las ayudas concedidas a MTW-Schiffswerft y Volkswerft Stralsund ([13]) el grado de falseamiento de la competencia se determina en función del alcance de la superación de la capacidad.

(52) Habida cuenta de que el alcance del rebasamiento de la capacidad determina el correspondiente falseamiento de la competencia, la Comisión estima que el importe de ayuda correspondiente a tal rebasamiento debe considerarse incompatible con el mercado común.

(53) La Comisión señala que la ayuda incompatible con el mercado común ha de ser reclamada.

(54) En las Decisiones remitidas a Alemania por cartas de 17 de enero de 1994, 20 de febrero de 1995, 18 de octubre de 1995 y 11 de diciembre de 1995 se advierte que, en caso de incumplimiento de la limitación de capacidad, la Comisión se vería obligada a exigir el reembolso de todas las ayudas.

(55) Según lo expuesto por el Tribunal de Primera Instancia en su sentencia de 15 de septiembre de 1998 ([14]) en el asunto T-140/95 (Ryanair contra Comisión), debería examinarse si la Comisión —cuando únicamente declara incompatible con el mercado común y reclama el importe de ayuda correspondiente a la superación de la capacidad— no está rebasando el marco de sus Decisiones anteriores sobre la concesión de las ayudas, en las que se establece que, en caso de incumplimiento de la limitación de capacidad, la Comisión se vería obligada a exigir el reembolso de todas las ayudas.

(56) El objetivo y efecto real de la reclamación de las ayudas es restablecer la situación de partida, eliminando los efectos negativos sobre la competencia derivados de la concesión de unas ayudas cuya incompatibilidad con el mercado común ha sido confirmada por la Comisión. En virtud de la Decisión de la Comisión sobre las ayudas concedidas a MTW-Schiffswerft y Volkswerft Stralsund ([15]), el grado de falseamiento de la competencia se determina en función del alcance de la superación de la capacidad.

(57) El importe de ayuda correspondiente a la superación de la capacidad se declara incompatible y, por tanto, se reclamará su reembolso. Mediante esta reclamación se pretende eliminar los efectos negativos de la superación de la capacidad sobre la competencia, con lo que se cumple el objetivo y efecto real de dicha reclamación.

(58) Por consiguiente, si en el presente caso se declara incompatible con el mercado común el importe de ayuda correspondiente a la superación de la capacidad, ello no constituye, a juicio de la Comisión, una desviación de las condiciones de las Decisiones anteriores que afectase a su objetivo y efecto, a saber, la eliminación de las repercusiones negativas sobre la competencia.

(59) Por ello, la Comisión llega a la conclusión de que la parte de la ayuda de 623,45 millones de euros (1 246,9 marcos alemanes) concedida a Kvaerner Warnow Werft y autorizada por la Comisión en cuatro tramos [Decisiones de 3 de marzo de 1993 (N 692/D/91), 17 de enero de 1994 (N 692/J/91), 20 de febrero de 1995 (N 1/95), 18 de octubre de 1995 (N 637/95) y 11 de diciembre de 1995 (N 797/95)], que corresponde a la superación de la limitación de la capacidad anual de 85 000 tbc en 8 862 tbc, ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en la letra e) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE y, con arreglo al apartado 1 del artículo 87, es incompatible con el mercado común.

(60) Alemania y KWW rechazan en su argumentación la afirmación de la Comisión de que la limitación de la capacidad a 85 000 tbc anuales fue la principal condición para autorizar las ayudas. Según sus argumentos, la única condición impuesta a la autorización fue el mantenimiento de las instalaciones de producción autorizadas y examinadas con arreglo a los planes de reestructuración e inversión.

(61) La Comisión señala que las condiciones para autorizar las ayudas fueron tanto el mantenimiento del plan de inversión como el respeto de la limitación de capacidad. Toda ayuda de reestructuración implica, por norma general, que la Comisión ha de autorizar el plan de inversión y supervisar su ejecución. Ahora bien, esto no altera en nada el hecho de que otra condición esencial para la autorización de las ayudas fuera el respeto de la limitación de la capacidad anual. El importe total de las ayudas se autorizó sobre la base de cinco Decisiones separadas de la Comisión, en cuatro de las cuales se señalaba explícitamente que era necesario mantener la supervisión a fin de garantizar el respeto de los límites de capacidad. Además, en cuatro de estas cinco Decisiones se advertía a Alemania que, en caso de incumplimiento de la limitación de capacidad, la Comisión se vería obligada a exigir el reembolso de las ayudas correspondientes. En tres

([13]) Véase la nota 7.
([14]) Recopilación 1998, p. II-3327.
([15]) Véase la nota 7.

Decisiones se menciona el compromiso de Alemania de que el astillero respetará el límite de capacidad. Por ello no cabe duda de que la limitación de la capacidad a 85 000 tbc constituía una condición para la autorización de las ayudas y para la compatibilidad de éstas con el mercado común.

(62) El segundo argumento aducido por Alemania y KWW es que estaba previsto autorizar a los astilleros aumentar su capacidad como consecuencia de mejoras de su productividad y que KWW no estaba sometida a una limitación de su producción, sino a una restricción técnica de su capacidad, y que dentro de los parámetros técnicos preestablecidos podía aumentar su productividad.

(63) La Comisión señala que KWW tituló el informe de producción correspondiente al primer semestre de 1995, remitido por Alemania a la Comisión mediante carta de 16 de agosto de 1995, «Informe sobre el respeto de la limitación de capacidad». El informe correspondiente a 1996, transmitido por Alemania a la Comisión mediante carta de 17 de febrero de 1997, llevaba por título «Limitación de la producción por parte de la Comisión Europea». Además, en sus escritos de los días 18 y 19 de noviembre de 1996, la Comisión instó a Alemania a que comunicara a los astilleros que debían cumplirse estrictamente las limitaciones de capacidad impuestas para 1996 y para los años posteriores.

(64) Mediante carta de 3 de marzo de 1997, la Comisión comunicó a Alemania que KWW había rebasado ligeramente el límite de capacidad en 1996 y que también la producción prevista para 1997 se acercaba mucho a dicho límite, y pidió a sus autoridades que adoptasen las medidas pertinentes para corregir la situación. Mediante carta de 14 de abril de 1997, volvió a solicitar a Alemania que actuase a fin de que el astillero cambiase su plan de producción con objeto de no rebasar el límite.

(65) En su carta a la Comisión de 1 de abril de 1997, Alemania indicó que el BvS había pedido a KWW que respetara el límite de 85 000 tbc en su plan de producción para 1997. Según se señalaba en aquella carta, KWW debía presentar un nuevo plan de producción para 1997 que respetase dicha limitación. Mediante carta de 6 de junio de 1997, Alemania informó de que en 1997 se reduciría la capacidad en una cantidad equivalente al ligero excedente obtenido en 1996, es decir, en 92 tbc, de forma que en 1997 el límite sería más bajo. En esta ocasión, el Gobierno alemán destacó que se trataba de una situatión singular y que, por regla general, no se podía distribuir la capacidad a lo largo de varios años a fin de compensar los excedentes. Esto también se le había comunicado al astillero. Además, se había hecho saber a este último que en el futuro no podría admitirse ni siquiera una ligera superación del límite de capacidad, de modo que KWW se había comprometido a restar de la capacidad disponible para 1997 el excedente de 92 tbc obtenido en 1996.

(66) Por ello, la Comisión está convencida de que KWW era muy consciente de la naturaleza e importancia de la limitación de 85 000 tbc que le había sido impuesta.

(67) En tercer lugar, KWW y Alemania alegan que las ayudas realmente abonadas al astillero se sitúan por debajo del importe global autorizado por la Comisión. Por tanto, aseguran que sólo el importe realmente abonado puede ser objeto, en su caso, de una orden de reembolso.

(68) Tal y como ha comprobado la Comisión, las ayudas de funcionamiento para compensar pérdidas que se concedieron en el contexto de la reestructuración de KWW son, en su mayoría, ayudas *non-cash* transferidas al astillero como activos en el momento de la privatización y que KWW obtuvo de forma efectiva. La Comisión supervisó periódicamente el proceso de reestructuración del astillero y, hasta finales de 1995 (cuando concluyó la reestructuración), recibió los correspondientes informes de auditoría semestrales, denominados «informes de *spill-over*» ([16]). En el informe de auditoría de diciembre de 1995 ([17]) se indican pormenorizadamente las ayudas abonadas hasta el 31 de diciembre de 1995. Según este informe, el astillero obtuvo todas las demás ayudas autorizadas por la Comisión; sólo en el caso de la ayuda a la competitividad, que ascendía a 73 millones de marcos alemanes, se había llevado a cabo un desembolso parcial, de 62,5 millones, de modo que el astillero recibió 10,5 millones menos que el importe autorizado por la Comisión en concepto de ayuda a la competitividad.

(69) En el informe de auditoría sobre la utilización real de la ayuda de reestructuración hasta finales de 1996, que Alemania remitió el 30 de junio de 1999 a petición de la Comisión, se confirman las pérdidas definitivas registradas en el contexto de la reestructuración. Según este informe, el importe final abonado en concepto de ayuda a la competividad para compensar pérdidas ascendió a 62,5 millones de marcos alemanes.

(70) Por tanto, la Comisión comprueba que KWW obtuvo en concepto de ayuda a la competitividad 10,5 millones de marcos alemanes menos que el importe autorizado por la Comisión para compensar pérdidas. En total, por tanto, el astillero recibió 367,25 millones de euros (734,5 millones de marcos alemanes) en concepto de ayuda de funcionamiento, 237,45 millones de euros (474,9 millones de marcos alemanes) en concepto de ayuda a la inversión

([16]) La obligación de presentar tales informes se basa en la letra d) del apartado 2 del artículo 10 *bis* de la Directiva 90/684/CEE. El último informe presentado a la Comisión se extiende hasta finales de 1995, es decir, hasta la conclusión de la reestructuración del astillero.

([17]) Arthur Andersen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft mbH, «Observaciones sobre los datos de Kvaerner Warnow Werft GmbH en relación con las ayudas obtenidas hasta el 31 de diciembre de 1995».

y 13,5 millones de euros (27 millones de marcos alemanes) en concepto de ayuda al cierre, lo que representa un importe global de 618,2 millones de euros (1 236,4 millones de marcos alemanes).

(71) En cuarto lugar, KWW argumenta que la Comisión ha de velar por el respeto del principio de igualdad cuando exige la devolución de una ayuda. En este sentido, remite a la Comunicación de la Comisión sobre las ayudas a MTW y Volkswerft ([18]) y a la Decisión relativa a Elbewerft Boizenburg ([19]).

(72) En relación con el hecho de que, en el caso de MTW, el reembolso de la ayuda se calculó teniendo exclusivamente en cuenta la ayuda de funcionamiento, la Comisión aclara que MTW y KWW no son casos directamente comparables, pues tanto la situación de partida como las circunstancias ligadas al programa de reestructuración son muy diferentes. Los programas de financiación de ambos astilleros están estructurados de forma distinta, pues, en el caso de MTW, las inversiones se financiaron sobre todo con créditos. Por tanto, el falseamiento de la competencia derivado de la ligera superación, en 1996, del límite de capacidad en 1 637 tbc pudo neutralizarse reduciendo el importe de la ayuda de funcionamiento. La situación no es la misma en el caso de la reestructuración de KWW. Además, KWW ha rebasado el límite de capacidad en un 10 % aproximadamente (= 8 862 tbc), lo que equivale a la capacidad de producción de medio contenedor de tamaño medio. En esta escala, la ayuda a la inversión también se ve afectada por la superación del límite, de forma que, en consonancia con el artículo 6 de la Directiva 90/684/CEE, esta última ayuda —en contraste con el caso de MTW Schiffswerft GmbH— también ha de incluirse en el cálculo del importe de la ayuda.

(73) En lo que respecta a la reducción de la producción en el futuro, la Comisión pone de manifiesto que MTW fue autorizada a compensar en el ejercicio siguiente el ligero rebasamiento del límite de capacidad obtenido en 1996, pues este rebasamiento estuvo ocasionado por circunstancias extraordinarias. En efecto, el rebasamiento de la limitación de la capacidad en 1 637 tbc se debió a la modificación del tamaño del buque, pues hubo que adaptar el diseño a las nuevas exigencias del cliente. Por tanto, esta situación no puede compararse con el presente caso, en el cual KWW, en opinión de la Comisión, ha rebasado de forma consciente su límite de capacidad en una medida considerable.

(74) En cuanto al valor dado a las tbc, que sirvió de base para el reparto de las capacidades del antiguo astillero Elbewerft Boizenburg, la Comisión comprueba que la situación y los hechos tampoco son directamente comparables con el presente caso. Al repartir las capacidades del astillero Elbewerft, que fue cerrado, entre los demás astilleros germanoorientales, se trataba de determinar si la asignación de estas capacidades mediante el pago de 242 000 marcos alemanes había de calificarse de ayuda estatal. En consecuencia, hubo que evaluar la compensación para la distribución de capacidades. En el presente caso se trata de calcular el importe que ha de reembolsarse al haberse rebasado el límite de capacidad. Por tanto, el criterio no es el valor de la capacidad, como cuando se distribuyen de nuevo capacidades, sino el importe global de la ayuda obtenida. Como tampoco a este resptecto los hechos son comparables, no se está ante una vulneración del principio de igualdad.

(75) En quito lugar, KWW aduce que, en caso de que la Comisión califique la ayuda de incompatible con el mercado común, el importe de la ayuda sólo deberá devengar intereses a partir de la fecha de la supuesta infracción, pues las ayudas no serían incompatibles hasta ese momento.

(76) Con arreglo al Reglamento (CE) nº 659/1999, la Comisión está obligada a exigir el reembolso de toda ayuda que sea incompatible con el mercado común y, por tanto, ilegal. En este contexto, la Comisión señala que, de conformidad con el apartado 2 del artículo 14 de dicho Reglamento, han de abonarse intereses a partir del momento en que la ayuda ilegal haya sido puesta a disposición del beneficiario. A su juicio, el incumplimiento de un requisito esencial para la autorización de la ayuda implica automáticamente que la ayuda ha de calificarse de incompatible con el mercado común durante todo el período en el cual el beneficiario de la ayuda haya estado obligado a cumplir dicho requisito —en el presente caso, la limitación de la capacidad—.

(77) En cuatro de las cinco Decisiones de la Comisión relativas a la autorización de la ayuda se señala expresamente que, en caso de no respetarse el límite de capacidad, se deberá reembolsar la totalidad de la ayuda. En opinión de la Comisión, esto significa que una vulneración de la obligación de respetar dicha limitación anula con carácter retroactivo el fundamento jurídico en el que se basó la concesión de la ayuda. Por tanto, en el presente caso ha de procederse tomando como punto de partida que la ayuda es ilegal desde el principio.

(78) Por las razones explicadas en los considerandos 35 a 77, la Comisión llega a la conclusión de que la parte de la ayuda de 618,2 millones de euros (1 236,4 millones de marcos alemanes) concedida a Kvaerner Warnow Werft, aprobada por la Comisión en cuatro tramos —aprobación que fue comunicada a Alemania mediante cartas de 3 de marzo de 1993 (N 692/D/91), 17 de enero de 1994 (N 692/J/91), 20 de febrero de 1995 (N 1/95), 18 de octubre de 1995 (N 637/95) y 11 de diciembre de 1995 (N 797/95)—, que se ve afectada por la superación del límite de la capacidad anual, de 85 000 tbc, en 8 862 tbc, ha dejado de cumplir los requisitos de la letra e) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE. Como no existe ningún otro criterio de compatibilidad o, dicho de otro modo, como ni Alemania ni KWW han invocado criterio alguno en este sentido, esta parte de la ayuda es incompatible con el mercado común con arreglo al apartado 1 del artículo 87 de Tratado CE.

([18]) Véase la nota 8.
([19]) Véase la nota 9.

(79) Para calcular el importe de la ayuda que resulta incompatible con el mercado común, la Comisión ha considerado varias alternativas y ha llegado al resultado que se expone a continuación.

(80) La limitación de la capacidad impuesta a KWW, de 85 000 tbc al año, tiene una vigencia de diez años. El importe reembolsable ha sido calculado a prorrata. Así, la Comisión ha calculado el porcentaje que representan las 8 862 tbc de excedente con respecto al total de la limitación de la capacidad a lo largo de los diez años (850 000 tbc), de modo que la ayuda ilegal se sitúa en el 1,04 %.

(81) El importe de la ayuda ilegal corresponde al porcentaje que representa el excedente con respecto a la limitación global de la capacidad, sobre la base de la suma de la ayuda de funcionamiento por importe de 367,25 millones de euros (734,5 millones de marcos alemanes) y la ayuda a la inversión por importe de 237,45 millones de euros (474,9 millones de marcos alemanes) —o sea, un total de 604,7 millones de euros (1 209,4 millones de marcos alemanes)— concedidas a KWW. Por tanto, el importe que se considera incompatible con el mercado común al haber rebasado KWW el límite de capacidad en 1997 se eleva a 6,3 millones de euros (12,6 millones de marcos alemanes). Ha de exigirse el reembolso de esta cantidad.

(82) Tal y como señaló la Comisión cuando incoó el procedimiento ([20]), la ayuda al cierre autorizada por la Comisión mediante carta a Alemania de 3 de marzo de 1993, por un importe de 13,5 millones de euros (27 millones de marcos alemanes), se utilizó para financiar indemnizaciones y otras medidas sociales en beneficio de los antiguos trabajadores. Como el astillero abonó este importe a sus antiguos trabajadores, la Comisión se abstiene de exigir su reembolso. Por tanto, la ayuda al cierre queda excluida del cálculo.

(83) La Comisión subraya que el reembolso de la ayuda ha de llevarse a cabo con arreglo a los procedimientos previstos en la legislación nacional, e incluirá los intereses devengados desde la fecha en la que la ayuda fue puesta a disposición del beneficiario hasta la de su recuperación efectiva, que se calcularán sobre la base del tipo de referencia utilizado para el cálculo del equivalente de subvención de las ayudas regionales.

VI. **CONCLUSIONES**

(84) La Comisión concluye que, en 1997, KWW rebasó su límite de capacidad anual, de 85 000 tbc, en 8 862 tbc. La Comisión estableció esta limitación de la capacidad anual en las Decisiones comunicadas mediante cartas de 3 de marzo de 1993, 17 de enero de 1994, 20 de febrero de 1995, 18 de octubre de 1995 y 11 de diciembre de 1995 como requisito esencial para la autorización de la ayuda por importe de 623,45 millones de euros (1 246,9 millones de marcos alemanes), con arreglo a la Directiva 90/684/CEE sobre ayudas a la construcción naval, modificada por la Directiva 92/68/CEE, y, por ende, para la compatibilidad de la ayuda con el mercado común con arreglo a la letra e) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE.

(85) Habida cuenta de que, a juicio de la Comisión, el alcance del rebasamiento del límite de capacidad determina la gravedad del falseamiento de la competencia, el importe de la ayuda, que corresponde al excedente de 8 862 tbc registrado en 1997, ha dejado de cumplir los requisitos de la letra e) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE y, por tanto, es incompatible con el mercado común con arreglo al apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE.

(86) Por ello, la ayuda por importe de 6,3 millones de euros (12,6 millones de marcos alemanes) es incompatible con el mercado común, por lo cual ha de exigirse su reembolso. El importe del reembolso devengará intereses a partir de la fecha en la cual la ayuda fue puesta a disposición del beneficiario hasta la de su reembolso efectivo.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda concedida por Alemania a Kvaerner Warnow Werft GmbH, por un importe de 6,3 millones de euros (12,6 millones de marcos alemanes), es incompatible con el mercado común de conformidad con el apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE.

Artículo 2

1. Alemania adoptará todas las medidas necesarias para exigir a su beneficiario el reembolso de la ayuda por importe de 6,3 millones de euros (12,6 millones de marcos alemanes).

2. La ayuda será reembolsada sin demora y con arreglo a los procedimientos nacionales, siempre que éstos permitan la ejecución inmediata y efectiva de la Decisión de la Comisión. A este fin, sin perjuicio de la legislación comunitaria, Alemania adoptará todas las medidas necesarias disponibles en su ordenamiento jurídico, inclusive medidas cautelares, en caso de que se incoe un proceso ante los tribunales nacionales.

3. El reembolso de la ayuda incluirá los intereses devengados desde la fecha en la que la ayuda fue puesta a disposición

([20]) Véase la nota 5.

del beneficiario hasta la de su recuperación efectiva, que se calcularán sobre la base del tipo de referencia utilizado para el cálculo del equivalente de subvención de las ayudas regionales.

Artículo 3

Alemania informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 15 de febrero de 2000.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión