II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de mayo de 1997

relativa a las ayudas de Estado concedidas por Alemania a Bremer Vulkan Werft GmbH

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(97/616/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Después de haber emplazado a los interesados para que le presentaran sus observaciones, de conformidad con lo dispuesto en el citado artículo,

Considerando lo que sigue:

I

Mediante carta de 1 de agosto de 1996, la Comisión informó a Alemania de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE en relación con las ayudas a la producción vinculadas a contratos destinadas al astillero Bremer Vulkan Werft GmbH (en lo sucesivo «BVW» o «el astillero») para la construcción del buque de crucero Costa I.

La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [1]; se instó a los demás Estados miembros y terceros interesados a presentar sus observaciones al respecto.

Alemania respondió mediante cartas de 26 de noviembre de 1996, 13 de enero de 1997 y 12 de marzo de 1997, que se registraron en esas mismas fechas.

La Comisión no ha recibido comentario alguno de los terceros interesados.

Mediante carta de 12 de agosto de 1996, la Comisión comunicó a Alemania que incoaba el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE en relación con las ayudas a la producción vinculadas a contratos para la construcción de dos buques portacontenedores.

La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [2]; se ofreció a los demás Estados miembros y terceros interesados la oportunidad de presentar sus observaciones al respecto.

Alemania respondió mediante cartas de 13 de enero de 1997, 4 de marzo de 1997 y 14 de marzo de 1997, habiéndose registrado esta última el 17 de marzo de 1997.

Además, otro Estado miembro transmitió sus observaciones a la Comisión.

II

1. Crucero Costa I

En abril de 1994, la naviera italiana Costa Crociere y BVW firmaron un contrato para la construcción de un buque de crucero. La construcción del buque, que tenía que estar finalizada a finales de julio de 1996, se había iniciado en junio de 1994. En aquel momento el importe del contrato ascendía a 602,219 millones de marcos alemanes. La crisis financiera de BVW, que comenzó en

[1] DO C 290 de 3. 10. 1996, p. 10.

[2] DO C 330 de 5. 11. 1996, p. 6.

el otoño de 1995 y culminó en quiebra en mayo de 1996, agravó aún más las situación, puesto que algunos subcontratistas rescindieron sus contratos o exigieron anticipos en concepto de los mismos. A raíz de ello, el astillero tuvo que afrontar, en relación con esta nueva construcción, unas pérdidas superiores a los 100 millones de marcos alemanes.

En 1994, el Estado federado de Bremen facilitó una primera garantía de 200 millones de marcos alemanes en relación con un crédito hipotecario sobre un buque de un importe de 440 millones de marcos alemanes. Para garantizar un crédito con el que se debían abonar los costes adicionales generados, en 1995 se concedió una garantía adicional por un importe de 40,7 millones de marcos alemanes.

En el marco de la denominada ayuda de competitividad («Wettbewerbshilfe»), se facilitaron otras ayudas a la producción vinculadas a contratos en forma de subvenciones por un importe de 40,6 millones de marcos alemanes.

Mediante carta de 10 de abril de 1996, las autoridades alemanas comunicaron a la Comisión que el Estado federado de Bremen se había declarado dispuesto a conceder un préstamo de 72,075 millones de marcos alemanes destinado a cubrir los costes adicionales que resultaban del compromiso para evitar la quiebra. Según la argumentación de las autoridades alemanas, el préstamo en cuestión a un tipo de interés del 4,851 % era imprescindible para la finalización del buque, dado que, de lo contrario, el Estado federado de Bremen se habría visto obligado a responder de garantías por un importe de 260,7 millones de marcos alemanes. Además, las autoridades alemanas afirmaban que los bancos habían comprometido, al mismo tiempo, 120 millones de marcos alemanes para la finalización del buque, que recuperarían a la entrega.

La Comisión comprobó que, de acuerdo con las cifras revisadas del contrato, las ayudas a la producción vinculadas a contratos, incluso sin incluir el préstamo en cuestión, alcanzarían una intensidad del 9,52 % del valor contractual antes de la ayuda. Con el préstamo previsto este porcentaje se incrementaría considerablemente.

La Comisión no puede aceptar sin más el argumento según el cual el Estado federado de Bremen se ha comportado de la misma manera que los bancos comerciales, que también concedieron nuevos fondos. Los préstamos bancarios están garantizados de tal manera que pueden ser amortizados en su totalidad mediante la venta del buque. Según los datos que obran en poder de la Comisión, el préstamo del Gobierno del Estado federado de Bremen no goza de una cobertura comparable, por lo que la Comisión se vio obligada a contabilizar como ayuda de Estado el importe total del préstamo.

Así pues, las ayudas de Estado concedidas en relación con este contrato sobrepasaban considerablemente el límite máximo del 9 %, por lo que no podían ser consideradas compatibles con la Directiva 90/684/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, sobre ayudas a la construcción naval [1], cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1904/96 [2].

2. Buques portacontenedores

El motivo para la incoación del procedimiento eran las ayudas a la producción vinculadas a contratos concedidas a BVW para la construcción de dos portacontenedores de tamaño medio (2 700 TEU; buques nºs 110 y 111). En 1995 dio comienzo la construcción de los buques, que, en principio, debería finalizar a finales de 1996 y finales de 1997, respectivamente.

En aquel momento, el precio contractual de cada uno de los buques ascendía a 84,6 millones de marcos alemanes.

El Estado federado de Bremen se declaró dispuesto, en principio, a constituirse en fiador de dos garantías de financiación, durante el período de construcción, a favor de BVW, con el fin de garantizar los anticipos y los pagos intermedios de la compañía naviera.

Por otra parte, para cada uno de los contratos, se comprometió una ayuda a la competitividad de 4,9 millones de marcos alemanes.

Como declaró la Comisión en su decisión de incoar el procedimiento, las garantías del Estado federado y las ayudas a la producción ligadas a contratos constituyen ayudas a la producción que se han de evaluar con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE. Las garantías previstas cubrían el 100 % de los anticipos y los pagos intermedios de la compañía naviera. En su Decisión de 28 de febrero de 1996 (asunto N 108/96, normativa sobre garantías del Estado federado de Bremen), la Comisión declaró, sin embargo, que una garantía financiera que abarque el período de construcción puede cubrir el 80 %, como máximo, del importe del crédito que se ha de garantizar.

Por otra parte, los ingresos obtenidos de la venta de los buques ni siquiera cubrieron los costes de producción y se tenía intención de enjugar las elevadas pérdidas con el activo de la quiebra. Por ello, la Comisión albergaba dudas de que las modalidades de financiación y especialmente las cuantiosas garantías públicas para estos contratos pudiesen ser consideradas compatibles con el mercado común.

III

A través de su Representación Permanente, el Gobierno de un Estado miembro remitió a la Comisión sus observaciones sobre el procedimiento relativo a los dos buques portacontenedores.

En ellas, este Estado miembro manifestó sus dudas sobre la compatibilidad de la ayuda de Estado, puesto que ésta sólo podría ser compatible con el mercado común si cesase total o parcialmente la actividad del astillero. No bastaría una reducción de la capacidad si, simultáneamente, el astillero siguiese en activo.

[1] DO L 380 de 31. 12. 1990, p. 27.
[2] DO L 251 de 3. 10. 1996, p. 5.

IV

En relación con el buque Costa I, las autoridades alemanas remitieron a la Comisión un cálculo de costes y precios, así como una ficha financiera.

De ellos se deduce que, entre los ingresos procedentes de la venta del buque (precio contractual de 632,419 millones de marcos alemanes y ayuda a la competitividad de más de 40,5 millones de marcos alemanes, lo que hace un total de 673,019 millones de marcos alemanes) y los gastos totales de 791,569 millones de marcos alemanes, existe una diferencia de 118,55 millones de marcos alemanes. La mayor parte de las pérdidas del contrato fueron financiadas por el Estado federado de Bremen mediante un crédio de HIBEG GmbH por un importe de 100,250 millones de marcos alemanes. Este importe tendría que haber sido reembolsado por el astillero en el momento de la entrega del buque, es decir, antes del 1 de agosto de 1996. Como el reembolso no se produjo, HIBEG GmbH solicitó al síndico de la quiebra que reconociese el crédito en tanto que deuda y que lo inscribiese por dicho importe en la lista de obligaciones frente a los acreedores. En opinión de las autoridades alemanas, sigue existiendo la posibilidad de que se reembolse parcialmente el crédito de HIBEG durante el procedimiento de quiebra.

Además, las autoridades alemanas solicitaron que se considerase como ayuda al cierre, en el sentido de lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE, el importe de ayudas que superaba el límite máximo de las ayudas a la producción vinculadas a contratos.

También en el caso de los dos buques portacontenedores, Alemania propuso que se considerase ayuda al cierre, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE, la ayuda estatal concedida al astillero.

Alemania comunicó a la Comisión los siguientes importes de ayuda:

— para el buque portacontenedores 110, una garantía por un importe de 37,9 millones de marcos alemanes, a la que se han de sumar los intereses correspondientes a la fianza sobre el anticipo y el pago intermedio de la compañía naviera para el período comprendido entre enero y mayo de 1997, así como una ayuda a la competitividad de 3,794 millones de marcos alemanes.

  Los costes totales de la construcción del buque ascienden a 88,6 millones de marcos alemanes, que correrán a cargo de la compañía naviera (54,25 millones de marcos alemanes) y del síndico de la quiebra del astillero (34,35 millones de marcos alemanes). A 31 de diciembre de 1996, el síndico de la quiebra ya había invertido 50,10 millones de marcos alemanes. Cuando en mayo de 1997 se proceda a la entrega del buque, se le reembolsarán 15,57 millones de marcos alemanes, de forma que su contribución se reducirá a 34,35 millones de marcos alemanes. Del mismo modo, la ayuda a la competitividad se abonará al síndico de la quiebra, con lo que se reducirá aún más su contribución;

— en el caso del buque 111, los anticipos y pagos intermedios abonados por la compañía naviera entre enero y mayo de 1997 ascienden a 32,50 millones de marcos alemanes. Para cubrir estos pagos se ha propuesto una garantía. Además, se necesita un crédito bancario que cubra los restantes costes de construcción. Para este crédito de un importe de 31,60 millones de marcos alemanes también se ha previsto la constitución de una garantía. El crédito se reembolsará en agosto de 1997, cuando se proceda a la entrega del buque. Por otra parte, las autoridades alemanas tienen la intención de facilitar una ayuda a la competitividad por un importe de 3,794 millones de marcos alemanes.

  A 31 de diciembre de 1996, el síndico de la quiebra había invertido 13,90 millones de marcos alemanes en la construcción del buque. Los costes totales ascienden a 90,60 millones de marcos alemanes, de los que 54,25 millones han sido asumidos por la compañía naviera y 29,65 millones por el síndico de la quiebra, cuya contribución se reduce como consecuencia de la ayuda a la competitividad por un importe de 3,794 millones de marcos alemanes. De la diferencia de 6,7 millones de marcos alemanes entre gastos e ingresos responderá el Estado federado de Bremen.

Las autoridades alemanas alegan que la finalización de ambos buques está estrechamente vinculada en el sentido de que si no prosiguiese la construcción del buque 111, ello tendría graves consecuencias para el buque 110. Probablemente, este hecho no sólo plantearía problemas con el personal, puesto que casi la mitad de la plantilla trabaja en la construcción del buque 110, sino también con los subcontratistas, dado que éstos han contado con la construcción de dos buques a la hora de calcular sus precios. Ya se han empleado 14 millones de marcos alemanes para la construcción del buque 111 y, además, el síndico de la quiebra ha adjudicado contratos para el buque por un valor de unos 20 millones de marcos alemanes. De la misma magnitud son los contratos celebrados en relación con el buque 110. De no finalizarse el buque 111, se podrían producir, según lo alegado por las autoridades alemanas, pérdidas de más de 100 millones de marcos alemanes, en caso de que, como consecuencia de ello, tampoco se finalizara el buque 110.

Por otra parte, Alemania ha anunciado para agosto de 1997 el cierre total de Bremer Vulkan GmbH, empresa en situación de quiebra, una vez que finalice la construcción de los dos buques y del buque número 108 (es decir, el casco del buque Costa II, que se ha vendido a un nuevo propietario).

El cierre se llevará a cabo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE, lo que implica que BVW deberá permanecer cerrado por un período de cinco años, como mínimo. En caso de que, una vez transcurrido el plazo de cinco años y antes de que se cumpla el décimo aniversario del cierre, las autoridades alemanas deseen que BVW reanude su actividad, habrán de contar con la autorización previa de la Comisión. Además, Alemania está facultada para conceder ayudas sociales, previa autorización de la Comisión de conformidad con el artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE.

En este momento, el síndico de la quiebra está llevando a cabo la venta de las participaciones en Bremer Vulkan Marineschiffbau GmbH, filial de Bremer Vulkan Verbund AG, así como de un dique propiedad de BVW a los astilleros Friedrich Lurssen Werft GmbH. Las autoridades alemanas han prometido, en nombre del síndico de la quiebra, que este dique sólo se utilizará para actividades que no se consideren de construcción naval, con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 90/684/CEE. La empresa Friedrich Lurssen Werft GmbH sólo hará un uso efectivo del dique para la construcción de buques de guerra y embarcaciones de recreo, que no entran dentro del ámbito de aplicación de la citada Directiva.

V

Las autoridades alemanas han solicitado a la Comisión que tanto las ayudas destinadas al buque Costa I como las concedidas a los buques 110 y 111 se consideren ayudas al cierre, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE.

La Comisión acepta el cierre de Bremer Vulkan Werft GmbH, que se encuentra en situación de quiebra, como cierre definitivo, de conformidad con el artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE.

El artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE establece que las ayudas destinadas a sufragar los costes normales resultantes del cierre total o parcial de astilleros de construcción o reparación navales podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando la reducción de capacidad resultante de dichas ayudas sea auténtica e irreversible.

Con el fin de garantizar que un astillero que se ha cerrado con ayudas permanezca cerrado de manera irreversible, el Estado miembro velará por que la empresa de construcción naval permanezca cerrada por un período de cinco años, como mínimo. En el apartado 2 del artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE se enumeran de manera no exhaustiva los costes para los que podrán concederse ayudas, es decir, se ofrece una indicación ilustrativa de los costes normales que resultan del cierre total o parcial del astillero.

Otros costes que no se contemplan expresamente en el apartado 2 del artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE también pueden considerarse como costes que pueden ser objeto de ayudas, siempre que se trate de costes normales que resulten del cierre del astillero. Dado que se debe organizar debidamente el cierre del astillero, teniendo en cuenta a los innumerables proveedores y subcontratistas que intervienen, y puesto que ya se ha llevado a cabo una parte esencial de la construcción y que, además, se ha de ejecutar un elevado número de contratos de suministro y prestación de servicios con terceros, la Comisión reconoce que se ha de procurar iniciativas para limitar los daños sociales y económicos y que los costes relativos a la finalización de los buques deben considerarse, por tanto, costes normales resultantes del cierre.

El importe y la intensidad de las ayudas se justificaran por el hecho de que los costes para los que se otorgan las ayudas se deben tan solo al cierre del astillero. Por tanto, la ayuda facilita el cese total de las actividades de construcción naval y se limita a la finalización de los buques.

En sus dos decisiones de apertura del procedimiento, la Comisión ya había anunciado que, en caso de cierre total, se podía sobrepasar el límite máximo de ayuda para la finalización de los últimos buques de un astillero a fin de permitir la ejecución de un proceso ordenado de cierre y evitar la subsiguiente quiebra de subcontratistas. Como precedente cabe citar la Decisión de la Comisión en relación con la ayuda de Estado nº 272/87 (cierre del astillero francés La Ciotat); en este caso se autorizó la ayuda destinada a la finalización de los buques que ya se encontraban en construcción en tanto que ayuda al cierre, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE.

Está previsto cerrar el astillero Bremer Vulkan GmbH, que se encuentra en situación de quiebra, cuando se proceda a la entrega de los buques en agosto de 1997. Se trata de un cierre auténtico e irreversible. Las autoridades alemanas se han comprometido a ello al declarar su disposición a cumplir las condiciones del artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE, incluido un cese de actividad de cinco años, como mínimo.

Según los datos facilitados por el propio astillero, su capacidad total asciende a 225 000 cgt. Aunque esta cifra representa la capacidad máxima que puede alcanzarse y no la capacidad real, lo que es seguro, sin embargo, es que el cierre de los astilleros permitirá una reducción considerable de la capacidad en el sector alemán de la construcción naval.

En la actualidad, aún trabajan en la construcción de los buques 110 y 111 unos 1 050 trabajadores. Con objeto de permitir el cese ordenado de la actividad y evitar tensiones sociales en la región de Bremen, que ya se ha visto muy afectada por los despidos realizados a raíz de la quiebra de Bremer Vulkan Verbund AG, resulta necesario que continúe la actividad durante algunos meses. Además, si cesasen de forma repentina las actividades de construcción de los dos buques, ello tendría gravísimas consecuencias materiales y financieras para un elevado número de subcontratistas.

Con la concesión del crédito por un importe total de 100,25 millones de marcos alemanes para el buque Costa I, también se perseguía una finalización ordenada. Sin el crédito, se habría producido la quiebra repentina del astillero con las consiguientes repercusiones para los trabajadores y los subcontratistas, ya que no hubiera sido posible terminar el buque. Ello habría provocado, a su vez, la cancelación del contrato por parte de la compañía naviera y el Estado federado de Bremen habría tenido que responder por las garantías ya constituidas.

Tampoco la probable venta del dique a Friedrich Lurssen Werft GmbH impedirá una reducción de capacidad auténtica e irreversible. Sólo se hará un uso efectivo del dique para la construcción de buques de guerra y embarcaciones de recreo, actividad que no entra en el ámbito de aplicación de la Directiva 90/684/CEE.

Habida cuenta de que el cierre de Bremer Vulkan Werft GmbH se considera un cierre total, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE, en el caso del buque Costa I ya no es necesario que se distinga nítidamente entre ayudas a la producción vinculadas a contratos y ayudas al cierre, puesto que se considera ayuda al cierre la contemplada en la sección IV, en la medida en que supere el límite máximo que se aplica a las ayudas vinculadas a contratos.

Las observaciones del Estado miembro mencionadas en la sección III confirman la decisión de la Comisión en el sentido de que la ayuda puede ser considerada compatible en caso de que se proceda al cierre total,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. Los créditos del Estado federado de Bremen por un importe de 100,25 millones de marcos alemanes, que se han concedido para el buque de crucero Costa I en concepto de compensación de pérdidas, se han de considerar ayuda de Estado, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE.

2. Deben considerarse constitutivas de ayuda de Estado, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE, las garantías del Estado federado de Bremen por valor de 220 y 40,7 millones de marcos alemanes, así como las subvenciones por un importe de 40,6 millones de marcos alemanes.

3. Se autoriza en concepto de ayuda a la producción vinculada a contratos, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE, la ayuda de Estado mencionada en los apartados 1 y 2 hasta el límite máximo permitido; el importe que supere dicho límite se autorizará en concepto de ayuda al cierre, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 de la mencionada Directiva.

Artículo 2

1. Se consideran ayuda de Estado, en virtud de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE, la garantía del Estado federado de Bremen por un importe de 37,90 millones de marcos alemanes y la subvención de 3,794 millones de marcos alemanes para la construcción del buque portacontenedores 110.

2. Se autoriza en concepto de ayuda al cierre, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE, la ayuda de Estado mencionada en el apartado 1.

Artículo 3

1. Se consideran ayuda de Estado, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE, las garantías del Estado federado de Bremen por un importe de 32,50 millones de marcos alemanes y 31,60 millones de marcos alemanes, la subvención de 3,794 millones de marcos alemanes y la compensación de pérdidas por un importe de 6,70 millones de marcos alemanes, financiada por el Estado federado de Bremen para la construcción del buque portacontenedores 111.

2. Se autoriza en concepto de ayuda al cierre, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE, la ayuda estatal mencionada en el apartado 1.

Artículo 4

Alemania cumplirá su compromiso de cerrar el astillero Bremer Vulkan Werft GmbH, situado en Vegesack, inmediatamente después de que finalice la construcción de los buques 110 y 111, así como los trabajos pendientes del buque 108.

Alemania comunicará a la Comisión la fecha exacta del cierre. En caso de que el cierre no se lleve a afecto antes de finales de agosto de 1997, comunicará a la Comisión las razones del retraso.

Alemania cumplirá plenamente las condiciones establecidas en el artículo 7 de la Directiva 90/684/CEE.

Artículo 5

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

Hecho en Bruselas, el 21 de mayo de 1997.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión