I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) Nº 3094/95 DEL CONSEJO

de 22 de diciembre de 1995

sobre ayudas a la construcción naval

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, la letra e) del apartado 3 del artículo 92 y los artículos 94 y 113,

Vista la propuesta de la Comisión [1],

Visto el dictamen del Parlamento Europeo [2],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social [3],

Considerando que la Directiva 90/684/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, sobre ayudas a la construcción naval [4], expirará el 31 de diciembre de 1995;

Considerando que en el seno de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) se ha celebrado entre la Comunidad Europea y determinados terceros países un Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante [5];

Considerando que las disposiciones actuales de la Directiva deberán ser prorrogadas con carácter provisional si el Acuerdo OCDE no entra en vigor el 1 de enero de 1996;

Considerando que este Acuerdo debería entrar en vigor el 1 de enero de 1996 después de que todas las Partes del Acuerdo hayan depositado sus instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación;

Considerando que el Acuerdo prevé la eliminación de todas las ayudas directas a la construcción naval, salvo las ayudas de carácter social y las ayudas a la investigación y desarrollo autorizadas, con determinados máximos;

Considerando que el Acuerdo permite las medidas indirectas de apoyo a la construcción naval en forma de facilidades de crédito y garantías por préstamos a los armadores, siempre que sean conformes con el Acuerdo de la OCDE relativo a los créditos a la exportación de buques;

Considerando la importancia significativa del Acuerdo OCDE sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante y de las disposiciones legislativas que se derivan para el Derecho Comunitario;

Considerando que las competencias que los artículos 85, 86, 92 y 93 del Tratado atribuyen a la Comisión le permiten actuar en caso de que se recurra a medidas o prácticas contrarias a las normas de competencia, y que las acciones que la Comisión emprenda en relación con dichas medidas o prácticas de los astilleros navales se incluirán en el informe anual que deberá presentarse a los Estados miembros;

Considerando que el citado Acuerdo podrá revisarse transcurridos tres años desde su entrada en vigor,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

---

(1) DO nº C 304 de 15. 11. 1995, p. 21.
(2) DO nº C 339 de 18. 12. 1995.
(3) Dictamen emitido el 23 de noviembre de 1995 (no publicado aún en el Diario Oficial).
(4) DO nº L 380 de 31. 12. 1990, p. 27. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 94/73/CE del Consejo (DO nº L 351 de 31. 12. 1994, p. 10).
(5) DO nº C 375 de 30. 12. 1994, p. 3.

a) «construcción naval», la construcción en la Comunidad de buques mercantes autopropulsados de alta mar, a saber:

— buques mercantes para el transporte de pasajeros, mercancías o ambos, de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100,

— buques mercantes para servicios especializados (por ejemplo, dragas o rompehielos, salvo los diques flotantes y las unidades móviles de alta mar), de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100,

— remolcadores de potencia igual o superior a 365 kW,

— barcos de pesca de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100, destinados a la exportación al exterior de la Comunidad,

— cascos no finalizados de los buques antes mencionados, móviles y a flote.

Quedarán excluidos los buques militares y las modificaciones hechas o los dispositivos añadidos a otros buques con fines exclusivamente militares, siempre que las medidas o prácticas aplicadas a estos buques, a estas modificaciones o a estos añadidos no constituyan acciones encubiertas en favor de la construcción naval mercante incompatibles con el presente Reglamento;

b) «reparación naval», la reparación o renovación en la Comunidad de los buques mercantes autopropulsados de alta mar, tal como se definen en la letra a);

c) «transformación naval», a reserva de las disposiciones del artículo 5, la transformación en la Comunidad de los buques mercantes autopropulsados de alta mar definidos en la letra a), siempre que las obras de transformación lleven consigo modificaciones sustanciales del sistema de carga, del casco, del sistema de propulsión o de las instalaciones para el alojamiento de pasajeros;

d) «buque autopropulsado de alta mar», todo buque cuyo sistema permanente de propulsión y de gobierno le confiere todas las características necesarias para la navegación autónoma en alta mar;

e) «Acuerdo OCDE», el Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante;

f) «ayudas», las ayudas de Estado de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 92 y 93 del Tratado. Este concepto incluye no sólo las ayudas concedidas por el propio Estado, sino también las concedidas 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, transformación y reparación navales, que no puedan considerarse verdadera aportación de capital de riesgo a una sociedad según las prácticas normales de inversión en una economía de mercado;

g) «entidad vinculada», toda persona física o jurídica que:

i) posea o controle una entidad de construcción naval, o

ii) sea propiedad de una entidad de construcción naval o esté controlada por ella, directa o indirectamente, mediante una participación en el capital o por cualquier otro concepto. Se presume que existe control cuando una persona o una entidad de construcción posee o controla una participación de más del 25 % de las acciones de la otra parte.

Artículo 2

1. Sólo si cumple lo dispuesto en el presente Reglamento se considerarán compatibles con el mercado común las ayudas específicas concedidas directa o indirectamente a la construcción, transformación y reparación navales, tal como se definen en el presente Reglamento, financiadas por un Estado miembro o sus autoridades regionales o locales, o mediante recursos públicos, cualquiera que sea su forma. Ello regirá no sólo para las empresas que ejerzan las actividades mencionadas sino también para las entidades vinculadas.

2. Las ayudas concedidas en virtud del presente Reglamento no podrán incluir condiciones discriminatorias con respecto a productos originarios de otros Estados miembros.

CAPÍTULO II

MEDIDAS COMPATIBLES

Artículo 3

Ayudas sociales

1. Podrán considerarse compatibles con el mercado común las ayudas destinadas a sufragar los costes resultantes de medidas en beneficio exclusivo de trabajadores que pierdan sus derechos de jubilación, o que sean despedidos o separados de otra forma definitivamente de su puesto de trabajo en la empresa de construcción, de transformación o de reparación naval correspondiente, cuando dichas medidas guarden relación con el cese o la limitación de las actividades de astilleros, la quiebra o la reconversión de los mismos›hacia actividades que no sean la construcción, la transformación o la reparación naval.

2. Los costes que podrán dar derecho a las ayudas contempladas en el presente artículo comprenderán, en particular:

— las indemnizaciones a trabajadores despedidos o jubilados anticipadamente,

— los costes de los serivios de consulta para los trabajadores que hayan sido o vayan a ser despedidos o jubilados anticipadamente, incluidos los pagos efectuados por los astilleros para facilitar la creación de pequeñas empresas independientes de dichos astilleros, cuyas actividades no consistan principalmente en la construcción, la transformación o la reparación navales,

— los pagos efectuados a los trabajadores para su reciclaje profesional.

Artículo 4

Ayudas a la investigación y al desarrollo

1. Podrán considerarse compatibles con el mercado común las ayudas públicas a la investigación y al desarrollo concedidas a la industria de la construcción, de la transformación y de la reparación naval relacionadas con:

i) la investigación fundamental,

ii) la investigación industrial de base, siempre que la intensidad de la ayuda no supere el 50 % de los costes subvencionables,

iii) la investigación aplicada, siempre que la intensidad de la ayuda no supere el 35 % de los costes subvencionables,

iv) el desarrollo, siempre que la intensidad de la ayuda no supere el 25 % de los costes subvencionables.

2. La intensidad de ayuda máxima autorizada para la investigación y el desarrollo efectuados por pequeñas y medianas empresas [1] será de 20 puntos porcentuales mayor que las indicadas en los incisos ii), iii) y iv) del apartado 1.

3. A los efectos del presente artículo, en materia de ayudas a la investigación y el desarrollo se aplicarán las definiciones siguientes:

a) los costes subvencionables serán únicamente los relativos a:

   i) costes de instrumentos, material, terrenos y edificios, siempre que se destinen a la realización de proyectos específicos de investigación y desarrollo,

   ii) costes de investigadores, técnicos y otro personal, siempre que se contraten para proyectos específicos de investigación y desarrollo,

   iii) servicios de asesoría y prestaciones equivalentes, incluida la investigación adquirida en el exterior, los conocimientos técnicos, las patentes, etc.,

   iv) gastos generales (infraestructuras y servicios de apoyo) relacionados con el proyecto de investigación y desarrollo, siempre que no excedan del 45 % del coste total del proyecto para la investigación industrial de base, 20 % para la investigación aplicada y 10 % para el desarrollo;

b) por «investigación fundamental» se entenderán las actividades de investigación, llevadas a cabo independientemente por centros de enseñanza superior u organismos de investigación para la ampliación de los conocimientos científicos y técnicos generales, no vinculados a objetivos industriales o comerciales;

c) por «investigación industrial de base» se entenderán los trabajos originales teóricos y experimentales cuyo objetivo sea alcanzar un mejor conocimiento de las leyes de la ciencia y de la ingeniería en general, que sean aplicables a un sector industrial o a las actividades de una empresa concreta;

d) por «investigación aplicada» se entenderán las labores de experimentación o de investigación basadas en los resultados de la investigación fundamental, con vistas a facilitar determinados objetivos específicos, como la creación de nuevos productos, procesos de producción y servicios. En general, finaliza con la creación de un primer prototipo, y no incluye las tareas de diseño, desarrollo o pruebas de elementos determinados, con vistas a su venta;

e) por «desarrollo» se entenderán trabajos basados en la aplicación sistemática de conocimientos científicos y técnicos para el diseño, el desarrollo, la experimentación o la evaluación de productos, procesos de producción o servicios nuevos o para la mejora de productos o servicios ya existentes para que cumplan normas u objetivos de rendimiento específicos. Esta fase, por lo general, incluye modelos de reproducción, como proyectos experimentales y de demostración, pero no incluye la aplicación industrial y la explotación comercial;

f) las ayudas a la investigación y desarrollo específicamente ofrecidas a la industria de la construcción, transformación y reparación navales incluye los siguientes casos, sin limitarse a los mismos:

   i) proyectos de investigación y desarrollo llevados a cabo por el sector de la construcción, transformación o reparación navales o por institutos de investigación controlados o financiados por dicho sector,

   ii) proyectos de investigación y desarrollo llevados a cabo por el sector naval o institutos de investigación controlados o financiados por dicho sector, cuando dichos proyectos estén directamente relacionados con la construcción, transformación o reparación navales,

   iii) proyectos de investigación y desarrollo llevados a cabo por universidades, institutos de investigación públicos o privados independientes u otros sectores industriales en colaboración con el sector de la construcción, transformación o reparación navales,

[1] A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por «pequeñas y medianas empresas» aquellas empresas con menos de trescientos empleados, cuya facturación anual no exceda de 20 millones de ecus y cuyo capital no pertenezca a una gran empresa en más de un 25 %.

iv) proyectos de investigación y desarrollo llevados a cabo por universidades, institutos de investigación públicos o privados independientes y otros sectores industriales, cuando en el momento de la realización de dichos proyectos quepa prever que los resultados serán de considerable importancia específica para el sector de construcción, transformación o reparación navales.

4. La información sobre los resultados de la investigación y desarrollo se publicará sin tardanza, al menos una vez al año.

Artículo 5

Ayudas indirectas

1. Las ayudas a la construcción o a la transformación naval, excluida la reparación, que se concedan a armadores o a terceros en forma de préstamos y garantías del Estado podrán considerarse compatibles con el mercado común si respetan las disposiciones del Acuerdo de la OCDE relativo a los créditos a la exportación de buques [1] o de todo acuerdo que lo modifique o sustituya.

2. Las ayudas a la construcción o a la transformación naval que se concedan por motivos reales como asistencia al desarrollo de un país en desarrollo podrán considerarse compatibles con el mercado común si satisfacen lo dispuesto a tal efecto en el Acuerdo de la OCDE o en todo acuerdo que lo modifique o sustituya, de conformidad con lo mencionado en el apartado 1.

3. Las ayudas concedidas por un Estado miembro a sus armadores o a terceros en dicho Estado para la construcción o la transformación de buques no deberán falsear o poner en peligro la competencia entre astilleros de dicho Estado miembro y los de otros Estados miembros en la adjudicación de pedidos.

4. A los efectos del presente artículo, se entenderá por «transformación naval» la transformación en la Comunidad de los buques mercantes autopropulsados de alta mar, definidos en la letra a) del artículo 1, de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 1 000, siempre que las obras realizadas supongan una modificación radical del sistema de carga, del casco, del sistema de propulsión o de las instalaciones para el alojamiento de pasajeros.

Artículo 6

España, Portugal y Bélgica

Podrán considerarse compatibles con el mercado común las ayudas de reestructuración concedidas en España, Portugal y Bélgica en forma de asistencia a la inversión, y cualquier tipo de asistencia a medidas sociales no contemplada en el artículo 3 y desembolsada después del 1 de enero de 1996. Dichas ayudas deberán ser notificadas individualmente, recibir la aprobación previa de la Comisión a más tardar el 31 de diciembre de 1996 y respetar los límites máximos y plazos de desembolso siguientes:

	Volumen de ayuda	*Plazo último de pago*
España	10 000 millones de pesetas españolas	31 de diciembre de 1998
Portugal	5 200 millones de escudos portugueses	31 de diciembre de 1998
Bélgica	1 320 millones de francos belgas	31 de diciembre de 1997

Artículo 7

Otras medidas

1. En circunstancias especiales, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 92 del Tratado CE, podrán considerarse compatibles con el mercado común otras ayudas. Cuando la Comisión considere que se trata de uno de estos casos y previa consulta al comité especial creado en el marco del artículo 113 del Tratado, tendrá la facultad de solicitar del Grupo de las Partes una excepción en virtud del apartado 5 del artículo 5 del Acuerdo OCDE.

2. Para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la seguridad o el medio ambiente, y siempre que se cumplan las condiciones enunciadas en el artículo 92 del Tratado, podrá considerarse compatible con el mercado común una intensidad de ayuda mayor que la estipulada en los incisos ii), iii) y iv) del apartado 1 del artículo 4. Cuando considere que se trata de uno de estos casos, la Comisión tendrá la facultad de solicitar del Grupo de las Partes la aprobación del proyecto en virtud del punto 2 del apartado 3 de la sección B del Anexo I del Acuerdo OCDE.

3. Cuando una ayuda concedida en virtud del presente Reglamento se someta a los procedimientos de resolución de litigios que dispone el artículo 8 del Acuerdo OCDE o, en el caso de créditos a la exportación, a los procedimientos de consulta previstos en el Acuerdo OCDE relativo a los créditos a la exportación de buques, la Comisión adoptará la posición de la Comunidad tras consultar al comité especial establecido en virtud del artículo 113 del Tratado.

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTO DE SUPERVISIÓN

Artículo 8

1. Además de lo dispuesto en el artículo 93 del Tratado, las ayudas a las empresas de construcción y reparación navales contempladas en el presente Reglamento deberán cumplir las normas especiales de notificación previstas en el apartado 2.

[1] DO nº C 375 de 30. 12. 1994, p. 38.

2. Los Estados miembros notificarán por anticipado a la Comisión, y sólo aplicarán previa autorización de ésta:

a) los programas de ayuda —nuevos o existentes— y las modificaciones de un programa existente contemplado en el presente Reglamento;

b) las decisiones de aplicar a las empresas contempladas en el presente Reglamento programas de ayuda general, incluidos los programas regionales de aplicación general, para que se pueda comprobar su compatibilidad con el artículo 92 del Tratado;

c) los casos particulares de aplicación de los programas de ayuda contemplados en el apartado 2 del artículo 5, o cuando la Comisión así lo haya previsto expresamente al aprobar el programa de ayudas en cuestión.

Artículo 9

1. Con el fin de que la Comisión supervise la aplicación de las normas de ayuda recogidas en el capítulo II, los Estados miembros le remitirán:

a) informes mensuales sobre las facilidades de crédito con respaldo oficial concedidas a cada uno de los contratos de construcción y transformación navales, que se presentarán según el esquema nº 1 del Anexo antes de que finalice el mes siguiente al mes de la firma de cada uno de esos contratos;

b) en el caso de que los Estados miembros tengan programas que ofrezcan seguros y garantías oficiales para buques, informes que se facilitarán no más tarde del 1 de abril del año siguiente al año estudiado y en los que se indicarán los resultados del programa, los siniestros pagados, los ingresos por primas y comisiones, los ingresos por recuperaciones y cualquier otra información pertinente solicitada por la Comisión;

c) informes de finalización de cada uno de los contratos de construcción y transformación navales firmados antes de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, que se presentarán según el esquema nº 2 del Anexo antes del último día del mes siguiente al mes de finalización;

d) informes anuales —que se presentarán según el esquema nº 3 del Anexo y antes del 1 de marzo del año siguiente al año objeto del informe— que consignen los detalles del apoyo financiero total desembolsado a cada uno de los astilleros nacionales durante el año natural anterior;

e) en el caso de los astilleros con capacidad para construir buques de un arqueo bruto (GT) superior a 5 000, informes anuales —que se presentarán según el esquema nº 4 del Anexo y antes de transcurridos dos meses de la aprobación del informe anual del astillero por parte de la junta general anual— que faciliten información no confidencial sobre la evolución de la capacidad y sobre la estructura de propiedad.

2. Basándose en la información que se le comunique en virtud del artículo 8 y del apartado 1 del presente artículo, la Comisión elaborará anualmente un informe global destinado a servir de base para el debate con los expertos nacionales.

Artículo 10

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas.*

Será aplicable a partir de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo de la OCDE [1].

En caso de que este acuerdo no entrara en vigor el 1 de enero de 1996, se aplicarán las disposiciones pertinentes de la Directiva 90/684/CEE hasta la entrada en vigor de dicho acuerdo, y como máximo hasta el 1 de octubre de 1996.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 22 de diciembre de 1995.

Por el Consejo

El Presidente

L. ATIENZA SERNA

[1] La Secretaría General del Consejo se encargará de publicar en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* la fecha de entrada en vigor del Acuerdo de la OCDE.

ANEXO

Esquema nº 1

COMUNIDAD EUROPEA

INFORME SOBRE AYUDAS CONCEDIDAS A LOS ARMADORES Y TERCERAS PARTES PARA LA CONSTRUCCIÓN O TRANSFORMACIÓN DE BUQUES

1. Nombre y nacionalidad de la empresa beneficiaria de la ayuda .....

   .....

2. Precio contractual .....

3. Créditos concedidos

   — Forma (es decir, crédito a la exportación, crédito interior, etc.): .....

   — Volumen: .....

   — Plazo de devolución: .....

   — Frecuencia de los tramos: .....

   — Tipo de interés: .....

4. Garantías concedidas

   — Volumen: .....

   — Prima desembolsada: .....

   — Duración: .....

   — Otras condiciones: .....

   .....

5. Mes de la concesión de la ayuda .....

6. Detalles del contrato (especificar si se trata de construcción o de transformación)

   — Tipo de buque y número de construcción: .....

   — Peso muerto (DWT): .....

   — Arqueo bruto (GT): .....

   — Arqueo bruto compensado (CGT): .....

   — Astillero: — País: .....

   — Nombre: .....

   — Fecha de terminación/entrega: .....

Para cualquier información dirigirse a: ..... Fecha: .....

Cargo: ..... Firma: .....

Esquema nº 2

COMUNIDAD EUROPEA

INFORME SOBRE TERMINACIÓN DE BUQUES MERCANTES

Sección1: Datos del contrato

1. Nueva construcción/transformación		
2. Empresa	3. Astillero	4. Nº de construcción
5. Armador-propietario		
6. Armador-operador		
7. País de registro del buque		
8. Fecha de firma del contrato	9. Fecha de terminación/entrega	

Sección 2: Datos del buque

10. Tipo de buque (categoría OCDE)
11. Peso muerto (DWT) .....
12. Arqueo bruto (GT) .....
13. Arqueo bruto compensado (CGT) .....

Sección 3: Aspectos financieros

	Divisa	Ecus (tipo vigente)	% del precio contractual
14. Precio contractual			
15. Estimación (en su caso) de posibles pérdidas			
16. Ayudas ligadas al contrato			
A. Concedidas al astillero a) subvención b) facilidades de crédito c) beneficios fiscales específicos d) otras ayudas			
B. Concedidas al cliente o a los propietarios definitivos a) subvenciones b) facilidades de crédito c) beneficios fiscales d) otras ayudas			

Para cualquier información dirigirse a: ..... Fecha: .....

Cargo: ..... Firma: .....

Esquema nº 3

COMUNIDAD EUROPEA

INFORME SOBRE LA AYUDA FINANCIERA A LOS TRABAJADORES O A LA EMPRESA

Nombre de la empresa: .....

	Costes subvencionables (especifíquese, para el punto 1, el número de trabajadores beneficiarios)	Ayudas recibidas		Base jurídica (consignar la fecha de aprobación por la Comisión)
		Forma	Importe	
1. Ayudas sociales: a) indemnizaciones por despido b) indemnizaciones por jubilación anticipada c) indemnización de reciclaje d) reconversión profesional				
2. Ayudas a la investigación y desarrollo a) investigación fundamental b) investigación industrial de base c) investigación aplicada d) desarrollo				
3. Programas de ayuda de carácter general (especifíquese la naturaleza de la ayuda)				

Para cualquier información dirigirse a: ..... Fecha: .....

Cargo: ..... Firma: .....

Esquema nº 4

INFORME SOBRE ASTILLEROS CON CAPACIDAD PARA CONSTRUIR BUQUES MERCANTES DE UN ARQUEO BRUTO (GT) SUPERIOR A 5 000

1. Nombre de la sociedad (.....)

2. Capacidad total disponible (.....) (CGT)

3. Datos del dique/grada

Dique o grada	Tàmaño máximo de los buques (GT)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)

4. Descripción de los programas existentes para ampliar o reducir capacidad

5. Estructura de la propiedad (estructura de capital, parte de propiedad pública directa o indirecta)

6. Estados financieros (balance, cuenta de pérdidas y ganancias, y si es posible cuentas separadas de las actividades de construcción naval del grupo)

7. Aportación de recursos públicos (incluidas garantías de deudas, suscripción de obligaciones, etc.)

8. Exenciones de obligaciones financieras o de otro tipo (incluidas ventajas fiscales, etc.)

9. Contribuciones al capital (incluidos aportaciones de fondos propios, retiradas de capital, dividendos, préstamos y sus reembolsos, etc.)

10. Condonación de deudas

11. Transferencia de pérdidas