

III

(Otros actos)

ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

Nº 31/12/COL

de 1 de febrero de 2012

por la que se modifican, por octogesimoquinta vez, las normas sustantivas y de procedimiento en materia de ayudas estatales mediante la introducción de un nuevo capítulo relativo a la aplicación, a partir del 1 de febrero de 2012, de la normativa revisada para evaluar las ayudas estatales a la construcción naval

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC (EN LO SUCESIVO DENOMINADO «EL ÓRGANO»),

Considerando lo siguiente:

De conformidad con el artículo 5, apartado 2, letra b), del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, el Órgano de Vigilancia de la AELC publicará notificaciones o impartirá directrices sobre asuntos regulados por el Acuerdo EEE si este Acuerdo o el de Vigilancia y Jurisdicción expresamente así lo establecen o si el propio Órgano de Vigilancia lo considera necesario.

El 7 de diciembre de 2011, la Comisión Europea adoptó una Comunicación sobre la aplicación, a partir del 1 de enero de 2012, de la normativa revisada para evaluar las ayudas estatales a la construcción naval (DO C 364 de 14.12.2011, pp. 9).

Dicha Comunicación es también pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo.

Debe garantizarse la aplicación uniforme de las normas de los Estados del EEE relativas a ayudas estatales en todo el Espacio Económico Europeo de acuerdo con el objetivo de homogeneidad establecido en el artículo 1 del Acuerdo EEE,

De conformidad con el punto II del epígrafe «GENERAL» que figura en la página 11 del anexo XV del Acuerdo EEE, el Órgano tiene que adoptar, previa consulta a la Comisión Europea, los actos correspondientes a los ya adoptados por esta.

El Órgano consultó a la Comisión Europea y a los Estados de la AELC mediante cartas de fecha 19 de diciembre de 2011 sobre este asunto.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las Directrices sobre ayudas estatales se modificarán sustituyendo el capítulo relativo a la normativa revisada para evaluar las ayudas estatales a la construcción naval.

El nuevo capítulo se expone en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

El texto en lengua inglesa es el único auténtico.

Hecho en Bruselas, el 1 de febrero de 2012.

Por el Órgano de Vigilancia de la AELC

Oda Helen SLETNES
Presidenta

Sabine MONAUNI-TÖMÖRDY
Miembro del Colegio

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE AYUDAS ESTATALES A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL ⁽¹⁾**1. Introducción**

- 1) Las ayudas estatales a la construcción naval han estado sujetas a una serie de regímenes específicos, que se han ido alineando progresivamente con las disposiciones en materia de ayudas estatales horizontales. En comparación con los sectores industriales que no han sido objeto de normas específicas, los regímenes aplicables a la construcción naval han contenido una mezcla de disposiciones más estrictas y disposiciones más flexibles. Estas directrices establecen nuevas normas aplicables a la evaluación de las ayudas estatales a la construcción naval tras la expiración de las actuales Directrices sobre ayudas estatales a la construcción naval del 31 de diciembre de 2011 ⁽²⁾.
- 2) Determinadas características distinguen la construcción naval de otros sectores como, por ejemplo, las series de producción reducida, el tamaño, valor y complejidad de las unidades producidas y el hecho de que los prototipos tienen, en general, un uso comercial.
- 3) Habida cuenta de estas características especiales, el Órgano considera adecuado seguir aplicando disposiciones específicas en relación con las ayudas a la innovación para el sector de la construcción naval, al tiempo que se garantiza que dichas ayudas no alteran negativamente las condiciones comerciales y la competencia en una medida contraria al interés común.
- 4) Las ayudas estatales a la innovación deben inducir un cambio de comportamiento por parte del beneficiario que, a su vez, redunde en un aumento de su actividad y sus proyectos de innovación tal que permita llevar a cabo proyectos o actividades que de otro modo no tendrían lugar o se someterían a mayores restricciones. El efecto incentivador se determina mediante un análisis contrafáctico, en el que se comparan los niveles de actividad que se alcanzarían con ayudas y sin ellas. Por lo tanto, estas Directrices identifican necesidades específicas que van a permitir a los Estados de la AELC garantizar la presencia de un efecto de incentivo.
- 5) Se ha elaborado un conjunto de normas informal sobre las ayudas a la innovación a la construcción naval relativas, en particular, a los costes subvencionables y a la confirmación del carácter innovador del proyecto, en concertación con el sector, que es aplicado por el Órgano en su práctica decisoria. En aras de la transparencia, dichas normas deben integrarse formalmente en las normas sobre ayudas a la innovación.
- 6) Por lo que se refiere a las ayudas regionales, el Órgano revisará las Directrices horizontales sobre ayudas de Estado de finalidad regional para el periodo 2007–2013 ⁽³⁾ en 2013. Por lo tanto, el Órgano no va a introducir cambios en las normas específicas para ayudas regionales en el sector de la construcción naval en este punto. Las disposiciones específicas sobre ayudas regionales a la construcción naval que aparecen en el presente capítulo son, por lo tanto, las mismas que aparecían en el antiguo capítulo de las ayudas estatales a la construcción naval. El Órgano reexaminará la situación en el contexto de la revisión de las Directrices sobre ayudas regionales nacionales.
- 7) En lo relativo a los créditos a la exportación, el objetivo de las presentes directrices es respetar las obligaciones internacionales aplicables.
- 8) Por consiguiente, las presentes Directrices contienen disposiciones específicas sobre las ayudas a la innovación y las ayudas regionales a la construcción naval, así como disposiciones sobre los créditos a la exportación. Además, las ayudas al sector de la construcción naval pueden considerarse compatibles con el mercado interior en virtud del Acuerdo EEE, y en virtud de los instrumentos horizontales sobre ayudas estatales ⁽⁴⁾, salvo disposiciones en contrario previstas en dichos instrumentos.
- 9) De conformidad con el artículo 123 del Acuerdo EEE, cualquier Estado de la AELC podrá adoptar las medidas que estime necesarias para la protección de los intereses esenciales de su seguridad con respecto a la financiación de los buques militares.
- 10) El Órgano tiene intención de aplicar los principios expuestos en estas Directrices hasta el 31 de diciembre de 2013. Después de esa fecha, el Órgano tiene intención de incluir las disposiciones sobre ayudas a la innovación en las Directrices sobre ayudas estatales para investigación y desarrollo e innovación ⁽⁵⁾ y de integrar las ayudas regionales a la construcción naval en las Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional.

⁽¹⁾ Estas directrices corresponden al Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval de la Comisión, DO C 364 de 14.12.2011, p. 9.

⁽²⁾ DO C 221 de 14.9.2006, p. 10, y Suplemento del EEE n° 46 de 14.9.2006, p. 1.

⁽³⁾ DO L 54 de 28.2.2008, p. 1, y Suplemento EEE n° 11 de 28.2.2008, p. 1.

⁽⁴⁾ Por ejemplo, las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales para la protección del medio ambiente (DO L 144 de 10.6.2010, p. 1) establecen las condiciones en que pueden autorizarse ayudas a los astilleros para una producción más respetuosa con el medio ambiente. Por otra parte, a falta de normas comunitarias pueden concederse a los propietarios de los buques ayudas para la adquisición de nuevos vehículos de transporte que superen las normas comunitarias o que incrementen el nivel de protección ambiental, contribuyendo de este modo en conjunto a un transporte marítimo más limpio.

⁽⁵⁾ DO L 305 de 19.11.2009, p. 1, y Suplemento EEE n° 60 de 19.11.2009, p. 1.

2. **Ámbito de aplicación y definiciones**

- 11) Con arreglo a las presentes Directrices, el Órgano podrá autorizar las ayudas a los astilleros o, en el caso de los créditos a la exportación, las ayudas a los armadores, concedidas para la construcción, reparación o transformación de buques, así como las ayudas a la innovación concedidas para la construcción de estructuras marítimas flotantes y móviles.
- 12) A efectos de las presentes Directrices, se aplicarán las siguientes definiciones:
- a) «construcción naval»: construcción, en la EEE, de buques mercantes autopropulsados;
 - b) «reparación naval»: la reparación o renovación, en la EEE, de buques mercantes autopropulsados;
 - c) «transformación naval»: la transformación, en la EEE, de los buques mercantes autopropulsados de un arqueado bruto igual o superior a 1 000 gt ⁽¹⁾, 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 comercial autopropulsado»: buque cuyo sistema permanente de propulsión y gobierno le confiere todas las características para la navegación autónoma en alta mar o en vías navegables interiores y pertenece a una de las siguientes categorías:
 - i) buques de navegación marítima de no menos de 100 gt y buques para vías navegables interiores de tamaño equivalente utilizados para el transporte de pasajeros y/o de mercancías;
 - ii) buques de navegación marítima de no menos de 100 gt y buques para vías navegables interiores de tamaño equivalente utilizados para el desempeño de un servicio especializado (por ejemplo, dragas y rompehielos);
 - iii) remolcadores de potencial igual o superior a 365 kW;
 - iv) cascos no finalizados de los buques a los que se hace referencia en los incisos i), ii) y iii), que son móviles y están a flote;
 - e) «estructuras marítimas móviles flotantes»: estructuras para la exploración, explotación o generación de petróleo, gas o energías renovables, que tienen las características de un barco comercial, salvo que no son autopropulsadas y se pretende que puedan trasladarse en varias ocasiones a lo largo de su vida útil.

3. **Medidas particulares**

3.1. *Ayuda regional*

- 13) Las ayudas regionales a la construcción, reparación o transformación navales podrán considerarse compatibles con el mercado interior si se cumplen, en particular, las siguientes condiciones:
- a) la ayuda debe concederse para invertir en la mejora o modernización de astilleros ya existentes, no vincularse a una reestructuración financiera del astillero o astilleros en cuestión, con el objetivo de mejorar la productividad de las instalaciones existentes;
 - b) en las regiones contempladas en el artículo 61, apartado 3, letra a), del Acuerdo EEE que cumplan el mapa aprobado por el Órgano para cada Estado de la AELC para la concesión de ayudas regionales ⁽²⁾, la intensidad de la ayuda no debe superar el 22,5 % de equivalente de subvención bruta;
 - c) en las regiones contempladas en el artículo 61, apartado 3, letra c), del Acuerdo EEE que cumplan el mapa aprobado por el Órgano para cada Estado de la AELC para la concesión de ayudas regionales, la intensidad de la ayuda no debe superar el 12,5 % de equivalente de subvención bruta o el límite máximo de ayuda regional aplicable, según la que sea menor;
 - d) la ayuda deberá limitarse a contribuir a los gastos subvencionables que se definen en las Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional para el periodo 2007–2013.

3.2. *Ayuda a la innovación*

3.2.1. *Propuestas admisibles*

- 14) Las ayudas a la innovación para la construcción, reparación o transformación navales pueden considerarse compatibles con el mercado interior hasta una intensidad de ayuda máxima del 20 % bruto, siempre que se refieran a la aplicación industrial de productos y procesos innovadores, es decir, productos y procesos tecnológicamente nuevos o sustancialmente mejorados, en comparación con el estado de la técnica existente en el sector de la construcción naval en el EEE, que conllevan el riesgo de fracaso tecnológico o industrial.

⁽¹⁾ Toneladas brutas.

⁽²⁾ Véase el punto 15 de las Directrices sobre ayudas de Estado de finalidad regional para el periodo 2007–2013, según el cual «ninguna región en los Estados de la AELC está calificada para acogerse a la excepción del artículo 61, apartado 3, letra a»).

- 15) Los productos y procesos innovadores, en el sentido del punto 14, incluyen mejoras en el ámbito del medio ambiente relacionadas con la calidad y el rendimiento, tales como optimizar el consumo de combustible, las emisiones procedentes de los motores, los residuos y la seguridad.
- 16) Si la innovación tiene el objetivo de aumentar la protección del medio ambiente y lleva al cumplimiento de las normas del EEE adoptadas al menos un año antes de la entrada en vigor de dichas normas o incrementa el nivel de protección ambiental a falta de normas del EEE o permite superar las normas del EEE, la intensidad máxima de la ayuda puede aumentar hasta el 30 % bruto. Las expresiones «normas del EEE» y «protección medioambiental» tienen el significado establecido en las Directrices del Órgano de Vigilancia sobre las ayudas estatales para la protección del medio ambiente ⁽¹⁾.
- 17) Siempre que se ajusten a los criterios citados en el punto 14, los productos innovadores se referirán, o bien a una nueva clase de buque, definido como el primer buque de una potencial serie de ellos (prototipo) o a partes innovadoras de un buque que puedan aislarse del mismo como elemento independiente.
- 18) Siempre que se cumplan los criterios establecidos en el punto 14, los procesos innovadores se referirán al desarrollo y la aplicación de nuevos procesos en el ámbito de la producción, gestión, logística o ingeniería.
- 19) La ayuda a la innovación solo puede considerarse compatible con el mercado interior si se concede para la primera aplicación industrial de productos y procesos innovadores.

3.2.2. Costes subvencionables

- 20) La ayuda a la innovación para productos y procesos debe limitarse al apoyo al gasto en inversiones, diseño, actividades de ingeniería y ensayo relacionadas directa y exclusivamente con la parte innovadora del proyecto, en el que se incurra después de la fecha de la solicitud de las ayudas a la innovación ⁽²⁾.
- 21) Los costes subvencionables incluyen los costes del astillero, así como los costes para la contratación de bienes y servicios a terceros (por ejemplo, proveedores de sistemas, proveedores «llave en mano» y empresas subcontratistas), en la medida en que esos bienes y servicios estén estrictamente relacionados con la innovación. Los costes subvencionables se definen más detalladamente en el apéndice.
- 22) La autoridad nacional competente, designada por el Estado de la AELC a efectos de la aplicación de la ayuda a la innovación, deberá examinar los costes subvencionables sobre la base de las estimaciones facilitadas y justificadas por el solicitante. Cuando la solicitud incluya los costes para la adquisición de bienes y servicios de los proveedores, el proveedor no podrá haber recibido ayudas estatales para los mismos objetivos en relación con dichos bienes o servicios.

3.2.3. Confirmación del carácter innovador del proyecto

- 23) Para que la ayuda a la innovación pueda considerarse compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo a estas Directrices, debe presentarse a la autoridad nacional competente una solicitud de ayuda a la innovación antes de que el solicitante celebre un acuerdo vinculante para aplicar el proyecto específico para el que se solicita la ayuda a la innovación. La solicitud deberá incluir una descripción de la innovación, tanto en términos cualitativos como cuantitativos.
- 24) La autoridad nacional competente deberá conseguir de un experto independiente y técnicamente competente la confirmación de que la ayuda se solicita para un proyecto que representa un producto o proceso tecnológicamente nuevo o sustancialmente mejorado, en comparación con el estado de la técnica existente en el sector de la construcción naval en el EEE (valoración cualitativa). La ayuda solo puede considerarse compatible con el mercado interior si el experto independiente y técnicamente competente confirma a la autoridad nacional pertinente que los costes subvencionables para el proyecto se han calculado para que cubra exclusivamente las partes innovadoras del proyecto correspondiente (valoración cuantitativa).

3.2.4. Efecto incentivador

- 25) Las ayudas a la innovación en el sentido de las presentes Directrices deberán tener un efecto incentivador, es decir, propiciar un cambio en el comportamiento del beneficiario de modo que incremente su grado de actividad innovadora. Como resultado de la ayuda, deberá aumentar la actividad innovadora en términos de volumen, ámbito, importe invertido o rapidez.
- 26) De conformidad con el punto 25, el Órgano considera que la ayuda no supone un incentivo para el beneficiario cuando el proyecto ⁽³⁾ se ha iniciado antes de que el beneficiario presente una solicitud de ayuda a las autoridades nacionales.
- 27) Con el fin de verificar que la ayuda puede inducir al beneficiario a cambiar su comportamiento de manera que incremente su grado de actividad innovadora, los Estados de la AELC deberán proporcionar una evaluación ex ante del aumento de la actividad de innovación sobre la base de un análisis comparativo entre la situación sin

⁽¹⁾ Las Directrices sobre ayudas al medio ambiente, adoptadas en julio de 2008, hablan de «normas comunitarias».

⁽²⁾ Excepto por lo que se refiere a los costes de los estudios de viabilidad realizados en los doce meses anteriores a la solicitud de la ayuda para un proceso innovador.

⁽³⁾ Ello no obsta para que el beneficiario potencial ya haya llevado a cabo estudios de viabilidad no incluidos en la solicitud de ayuda estatal.

concesión de ayudas y con ellas. Los criterios empleados podrán incluir el aumento en actividades de innovación en términos de volumen, ámbito, cuantías invertidas o rapidez, junto con otros factores cuantitativos y/o cualitativos presentados por el Estado de la AELC en su notificación de conformidad con el artículo 1, apartado 3, de la Parte I del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción.

- 28) En caso de poder demostrarse un efecto significativo al menos en uno de estos aspectos, y atendiendo al comportamiento normal de una empresa en el sector correspondiente, el Órgano concluirá, en principio, que la ayuda tiene efecto incentivador.
- 29) A la hora de evaluar un régimen de ayudas, se considerará que se cumplen los requisitos relacionados con el efecto incentivador cuando el Estado de la AELC se comprometa a conceder las ayudas individuales contempladas en el régimen autorizado únicamente después de demostrada la presencia de dicho efecto y a presentar informes anuales sobre la ejecución del régimen autorizado.
- 30) La aprobación de la solicitud de ayuda debe estar sujeta a la condición de que el beneficiario suscriba un acuerdo vinculante para la ejecución del proyecto o proceso de construcción, reparación o transformación navales específicos para los que se solicita la ayuda a la innovación. Los pagos solo pueden efectuarse una vez que se ha firmado el contrato. Si se rescinde el contrato o se abandona el proyecto, todas las ayudas desembolsadas deberán ser reembolsadas con intereses a partir de la fecha en que se haya pagado la ayuda. Del mismo modo, si no se completa el proyecto, la ayuda que no se haya utilizado para los gastos de innovación subvencionables deberá ser reembolsada con intereses. El tipo de interés deberá ser al menos igual a los tipos de referencia adoptados por el Órgano.

3.3. *Créditos a la exportación*

- 31) Las ayudas en forma de facilidades crediticias concedidas por el Estado a armadores nacionales y extranjeros o a terceros para la construcción o transformación de buques podrán ser consideradas compatibles con el mercado interior si se ajustan a lo dispuesto en el Acuerdo de 1998 sobre líneas directrices en materia de créditos a la exportación que se benefician de un apoyo oficial celebrado en el marco de la OCDE y a su Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de buques o a cualesquiera otras condiciones posteriores establecidas en un acuerdo semejante o que sustituya al citado.

4. **Seguimiento y elaboración de informes**

- 32) La Decisión del Órgano n^o 195/04/COL, modificada, sobre las disposiciones de aplicación contempladas en el artículo 27 de la Parte II del Protocolo 3 del Acuerdo entre los Estados de la AELC sobre el establecimiento de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia ⁽¹⁾ exige que los Estados de la AELC presenten al Órgano informes anuales sobre todos los regímenes de ayuda existentes de conformidad con lo dispuesto en la Parte II del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción y en sus disposiciones de ejecución. Al adoptar una decisión en aplicación de estas Directrices para todas las ayudas a la innovación concedidas al amparo de un régimen autorizado para grandes empresas, el Órgano podrá solicitar a los Estados de la AELC que informen sobre cómo se ha respetado el requisito de un efecto de incentivo en relación con la ayuda concedida a grandes empresas, en particular utilizando los criterios mencionados en el punto 3.2.4.

5. **Acumulación**

- 33) Los límites máximos de ayuda establecidos en las presentes Directrices son aplicables tanto si la ayuda en cuestión se financia íntegramente como si se hace parcialmente con recursos estatales. Las ayudas autorizadas de conformidad con las presentes Directrices no podrán combinarse con otras formas de ayudas estatales virtud del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE, produciendo la acumulación una intensidad de ayuda superior a la establecida en estas Directrices.
- 34) Cuando una ayuda sirva para distintos fines e implique los mismos costes subvencionables, se aplicará el límite más favorable.

6. **Aplicación de estas Directrices**

- 35) El Órgano aplicará los principios expuestos en estas Directrices, hasta el 31 de diciembre de 2013, a todas las medidas de ayuda notificadas con respecto a las cuales deba adoptar una decisión después del 1 de febrero de 2012, incluso cuando los proyectos se hubieran notificado con anterioridad a esa fecha.
- 36) De conformidad con lo expuesto en la nota de la Comisión sobre la determinación de las normas aplicables a la evaluación de las ayudas estatales ilegales, el Órgano aplicará los principios establecidos en estas Directrices a las ayudas no notificadas concedidas después del 31 de diciembre de 2011.

⁽¹⁾ DO L 340 de 22.12.2010, p. 1, y Suplemento EEE n^o 72 de 22.12.2010, p. 1.

*Apéndice***Costes subvencionables a efectos de las ayudas a la innovación en la construcción naval**

1) Nuevo tipo de buque

Por lo que respecta a la construcción de un nuevo tipo de buque que pueda beneficiarse de la ayuda a la innovación, son subvencionables los siguientes costes:

- a) costes de desarrollo del concepto;
- b) costes de diseño del concepto;
- c) costes de diseño funcional;
- d) costes de diseño detallado;
- e) costes de estudios, pruebas y maquetas, así como costes similares relacionados con el desarrollo y diseño del buque;
- f) costes de planificación de la aplicación del diseño;
- g) costes de pruebas y ensayos del producto;
- h) costes laborales y generales adicionales (curva de aprendizaje).

A efectos de las letras a) a g), se excluyen los costes de diseño de ingeniería estándar equivalente a un tipo de buque existente.

A efectos de la letra h), pueden ser subvencionables los costes adicionales de producción estrictamente necesarios para validar las innovaciones tecnológicas, siempre que se limiten al importe mínimo necesario. Debido a los desafíos técnicos asociados a la construcción de un prototipo, los costes de producción del primer buque suelen ser superiores a los costes de producción de los buques gemelos posteriores. Los costes adicionales de producción se definen como la diferencia entre los costes laborales y los costes generales asociados del primer buque de un nuevo tipo y los costes de producción de los buques posteriores de la misma serie (buques gemelos). Los costes laborales incluyen salarios y costes sociales.

Por consiguiente, en casos excepcionales y debidamente justificados, podrán considerarse costes subvencionables, hasta un máximo del 10 %, los costes de producción asociados a la construcción de un nuevo tipo de buque: Si esos costes sean necesarios para validar la innovación técnica. Se considerará que un caso está debidamente justificado cuando se calcule que los costes adicionales de producción exceden el 3 % de los costes de producción de los buques gemelos posteriores.

2) Nuevos componentes o sistemas de un buque

En cuanto a los nuevos componentes o sistemas que pueden beneficiarse de una ayuda a la innovación, son subvencionables los siguientes costes en la medida en que estén estrictamente relacionados con el proceso de innovación:

- a) costes de diseño y desarrollo;
- b) costes de prueba de la parte relacionada con la innovación, maquetas;
- c) costes de material y equipo;
- d) en casos excepcionales, los costes de construcción e instalación de un nuevo componente o sistema que sean necesarios para validar la innovación, siempre que se limiten a la cantidad mínima necesaria.

3) Nuevos procesos

En cuanto a los nuevos procesos que pueden beneficiarse de una ayuda a la innovación, son subvencionables los siguientes costes en la medida en que estén estrictamente relacionados con el proceso de innovación:

- a) costes de diseño y desarrollo;
 - b) costes de material y equipo;
 - c) costes de prueba del nuevo proceso, cuando proceda;
 - d) costes de los estudios de viabilidad realizados durante los 12 meses anteriores a la solicitud de ayuda.
-