KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 7. februar 2001

om den statsstøtte, som Nederlandene planlægger at yde i form af udviklingsbistand til fordel for Kina til bygning af et højteknologisk opmudringsfartøj

(meddelt under nummer K(2001) 333)

(Kun den nederlandske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2001/522/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2,

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om støtte til skibsbygningsindustrien [1],

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 [2], særlig artikel 7,

efter at have givet de interesserede parter lejlighed til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med nævnte artikel [3], og

ud fra følgende betragtninger

I. SAGSFORLØB

(1) Ved skrivelse af 17. august 1999 underrettede Nederlandene Kommissionen om den udviklingsbistand, som det planlagde at yde Kina til anskaffelse af et opmudringsfartøj på 12 000 m³. Denne anmeldelse blev suppleret med yderligere oplysninger den 6. oktober og 16. december 1999.

(2) Ved skrivelse af 20. marts 2000 underrettede Kommissionen Nederlandene om sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for denne støtteforanstaltning. De nederlandske myndigheder indsendte deres bemærkninger til Kommissionen ved brev fra deres faste repræsentation af 26. maj og 23. oktober 2000.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [3]. Kommissionen har opfordret de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den pågældende støtteforanstaltning.

(4) Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra de interesserede parter.

II. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEFORANSTALTNINGEN

(5) Projektet, som omfatter udviklingsbistand i henhold til en generel ordning for støtte til udviklingslande, angår levering af et opmudringsfartøj på 12 000 m³ til en værdi af 160 mio. NLG (72,6 mio. EUR) til den kinesiske virksomhed China Harbour Engineering Company (CHEC). Støtten skal ydes i form af et rentestøttet lån på 100 % med en løbetid på 14 år til en sats på 4,17 % og med en afdragsfri periode på tre år, hvilket svarer til en støtteækvivalent på 31,25 %. Skibet skal bygges af skibsværftet IHC Holland i Kinderdijk. Ifølge de nederlandske myndigheder vil CHEC ikke kunne købe opmudringsfartøjet uden støtten.

(6) Ved indledningen af proceduren efter EF-traktatens artikel88, stk. 2, fandt Kommissionen det tvivlsomt, om projektet fuldt ud opfyldte betingelserne i artikel 3, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1540/98 for så vidt angår forenelighedenaf den ydede støtte til skibsbygningsindustrien i form af udviklingsbistand.

(7) Ved artikel 3, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1540/98 er der indført nye bestemmelser vedrørende støtte til skibsbygningsindustrien, når støtten ydes i form af udviklingsbistand til et udviklingsland. I denne artikel fastsættes det, at en sådan støtte kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis den opfylder de betingelser, som OECD's arbejdsgruppe nr. 6 har fastlagt på dette område i sin aftale om fortolkningen af artikel 6, 7 og 8 i OECD-arrangementet vedrørende eksportkreditter til skibe. Kommissionen skal kontrollere det særlige udviklingsaspekt i forbindelse med den planlagte støtte og sikre sig, at støtten falder ind under anvendelsesområdet for OECD-arrangementet vedrørende eksportkreditter, og at tilbuddet om udviklingsbistand står åbent for forskellige værfter.

(8) På grundlag af de oplysninger, som Kommissionen var i besiddelse af, fastslog den, at projektet opfyldte OECD-kriterierne.

(9) Kommissionen fandt det dog tvivlsomt, om tilbuddet om udviklingsbistand stod åbent for andre skibsværfter.

[1] EFT L 202 af 18.7.1998, s. 1.
[2] EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.
[3] EFT C 148 af 27.5.2000, s. 14.

(10) Kommissionen var endvidere i tvivl om projektets aspekt af udviklingsbistand, eftersom den kinesiske virksomhed også udfører opmudringsaktiviteter uden for Kina. Selv om det var ret sikkert, at det pågældende opmudringsfartøj til at begynde med skulle anvendes i det vigtige område ved Shanghai, var det på det tidspunkt ikke sikkert, at opmudringsfartøjet ikke ville blive brugt uden for Kina, så snart arbejdet ved Shanghai var afsluttet. På grund af størrelsen af det nye fartøj var det også muligt, at CHEC herigennem kunne frigøre mindre skibe fra sin flåde til brug på udenlandske arbejdepladser.

III. **BEMÆRKNINGER FRA DE NEDERLANDSKE MYNDIGHEDER**

(11) De nederlandske myndigheder indsendte supplerende oplysninger ved brev af 30. maj, 3. juli og 3. oktober 2000. I sidstnævnte brev bekræftes de oplysninger, der blev afgivet under de bilaterale møder med Kommissionens tjenestegrene den 25. juli og 4. og 15. september 2000.

(12) I bemærkningerne gør de nederlandske myndigheder opmærksom på, at de nederlandske bestemmelser vedrørende udviklingsbistand er offentliggjort, og at oplysningerne om de forskellige instrumenter er meget omfattende. Oplysningerne er bekendtgjort i Nederlandenes officielle tidende (Staatscourant) og er desuden offentliggjort i brochurer på nederlandsk og engelsk, som er distribueret i Nederlandene og i udlandet. De findes også på finansministeriets webside. Endvidere holdes der regelmæssigt informationsmøder om udviklingslandene.

(13) De nederlandske myndigheder har peget på, at ordningen for udviklingsbistand er tilgængelig for alle nederlandske virksomheder, men at det er udviklingslandet, der er ansvarligt for behandlingen af tilbuddene og tildelingen. De understreger, at kontakten mellem de nederlandske værfter og deres udenlandske kunder normalt kommer i stand uden regeringens mellemkomst. Når der indledes forhandlinger med en kunde fra et udviklingsland, indsendes der en ansøgning om udviklingsbistand. Myndighederne er generelt af den opfattelse, at den nederlandske regering ikke bør intervenere i erhvervsmæssige forhandlinger.

(14) For at kunne tage hensyn til Kommissionens synspunkt vedrørende mulighederne for at give sikkerhed for, at støtten ikke anvendes til et andet formål end det oprindelige, har de nederlandske myndigheder i mellemtiden ændret deres interne procedurer på visse punkter for at sikre størst mulig gennemsigtighed med hensyn til projekter i skibsbygningssektoren og samtidig fastholde deres ikke-interventionistiske holdning ved udvælgelse af projekter og under beslutningsprocessen. Fremover vil der blive truffet foranstaltninger til at gøre de forskellige værfter opmærksom på muligheden for udviklingsbistand til de specifikke projekter. Ifølge denne nye procedure (som ikke kan anvendes med tilbagevirkende kraft i den foreliggende sag) skal et skibsværft, der forespørger om mulighederne for udviklingsbistand til en bestemt kontrakt, underrette myndighederne mindst én måned, før den formelle ansøgning indsendes. Inden 48 timer efter denne »forudgående tilkendegivelse« skal de nederlandske myndigheder sende alle værfter, der kan bygge denne type fartøj, en telefaxmeddelelse med en sammenfatning af de vigtigste karakteristika ved fartøjet, prisen og adressen på køberen i udviklingslandet. Efter at have modtaget den formelle støtteansøgning skal udenrigsministeriet sende bestemmelseslandet en bekræftelse på ansøgningen. I dette brev skal der udtrykkeligt gøres opmærksom på, at støtten er tilgængelig for alle nederlandske værfter. Brevet vedlægges desuden en forklarende brochure på engelsk, hvori der redegøres for den procedure for udviklingsbistand, der er gældende i Nederlandene. Endelig har de nederlandske myndigheder forpligtet sig til, at de tidligst to måneder efter indsendelsen af den formelle ansøgning træffer beslutning om tildeling af støtten.

(15) I betragtning af den tid, der er gået, siden skibsværftet IHC indsendte ansøgningen, er det efter de nederlandske myndigheders mening ikke muligt at anvende denne nye procedure i den foreliggende sag. De anfører en række elementer for at underbygge sagen. Skibsværftets resultater har været positive i en række år, og de noterede overskud er konstante eller endog stigende. Transaktionen med CHEC kom i stand på grundlag af et ikke-offentligt internationalt udbud, hvori også deltog værfter fra Tyskland og Japan, men på grund af det langvarige samarbejde fik IHC ordren. De kinesiske myndigheder var desuden godt informeret om muligheden for at henvende sig til andre nederlandske værfter og stadig få udviklingsstøtten. VNSI har imidlertid skriftligt bekræftet, at IHC på det tidspunkt var det eneste værft i Nederlandene, der kunne bygge et opmudringsfartøj af denne type.

(16) Hvad angår udviklingsaspektet har de nederlandske myndigheder gjort opmærksom på, at de har kontaktet de kinesiske myndigheder angående brugen af opmudringsfartøjet. De kinesiske myndigheder har skriftligt forpligtet sig til udelukkende at benytte fartøjet i kinesiske farvande i mindst fem år og har bekræftet, at de bestående fartøjer, der eventuelt vil kunne erstattes af det nye fartøj, ligeledes udelukkende vil blive anvendt i samme farvande.

IV. **VURDERING AF STØTTEN**

(17) Som forklaret i beslutningen om indledning af proceduren skal støtten til kontrakten vurderes i forhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1540/98, hvori der fastsættes nye bestemmelser angående udviklingsbistand til skibsbygningsindustrien.

(18) I denne artikel fastsættes det, at en sådan støtte kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis den opfylder de betingelser, som OECD's arbejdsgruppe nr. 6 har fastlagt på dette område i sin aftale om fortolkningen af artikel 6, 7 og 8 i OECD-arrangementet vedrørende eksportkreditter til skibe. Kommissionen skal kontrollere det særlige udviklingsaspekt i forbindelse med den planlagte støtte og sikre sig, at støtten falder ind under OECD-arrangementet vedrørende eksportkreditter, og at tilbuddet om udviklingsbistand står åbent for forskellige værfter.

(19) De OECD-kriterier, som medlemsstaterne skal rette sig efter, er fastlagt af Kommissionen i dens brev SG(89) D/311 af 3. januar 1989, ændret ved brev SG(97) D4345 af 10. juni 1997. Det drejer sig om følgende kriterier:

i) Støtten må ikke tildeles til bygning af skibe, der skal sejle under bekvemmelighedsflag.

ii) Såfremt støtten ikke kan klassificeres som officiel udviklingsbistand inden for rammerne af OECD, skal donoren bekræfte, at støtten indgår i en aftale mellem regeringer.

iii) Donoren skal garantere, at den reelle ejer er indbygger i modtagerlandet, og at modtagervirksomheden ikke er et ikke-operationelt datterselskab af et udenlandsk selskab.

iv) Støttemodtageren skal forpligte sig til ikke at sælge skibet uden forudgående godkendelse fra myndighederne.

v) Den ydede støtte skal omfatte et støtteelement på mindst 25 % i overensstemmelse med OECD's beregningsmetode.

(20) Kommissionen mener, at udviklingsprojektet opfylder OECD-kriterierne, for så vidt som:

i) skibet skal sejle under kinesisk flag, som ikke er bekvemmelighedsflag

ii) Kina er opført på den liste over lande, som kan modtage udviklingsbistand, der er vedlagt som bilag til ovennævnte brev fra Kommissionen

iii) ejeren af det pågældende skib er et offentligt organ, der henhører under det kinesiske finansministerium

iv) de kinesiske myndigheder har forpligtet sig til ikke at sælge skibet i mindst fem år

v) støtteintensiteten udgør 25 %.

(21) I betragtning af ovenstående og de skriftlige tilsagn fra de kinesiske myndigheder må udviklingsaspektet derfor anses for reelt.

(22) Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt tilbuddet om udviklingsbistand stod åbent for forskellige værfter, gør Kommissionen opmærksom på, at dette er en ny bestemmelse, der er indføjet i forordning (EF) nr. 1540/98. Endvidere påpeger den, at denne bestemmelse ikke klargør, på hvilket grundlag Kommissionen skal kontrollere, om dette kriterium er opfyldt. Kriteriet kan derfor fortolkes på forskellige måder. Kommissionen er af den mening, at kriteriet skal anvendes strengt, og at tilbuddet om støtte derfor skulle have stået åbent for andre værfter. I den foreliggende sag, der er en af de første, der blev anmeldt siden ikrafttrædelsen af forordning (EF) nr. 1540/98, ser det ikke ud til, at der er truffet nogen særlige offentliggørelsesforanstaltninger, selv om det generelle instrument, der regulerer den nederlandske udviklingsbistand til Kina, er bekendt. Det er tydeligt, at den procedure, der er fulgt i årevis, blev anvendt, og at de nederlandske myndigheder ikke forstod den fulde rækkevidde af anvendelsen af artikel 3, stk. 5. Dette bekræftes af de nederlandske myndigheders vilje til at revidere deres procedure i fremtidige sager.

(23) Det skal ligeledes erindres, at IHC er det eneste nederlandske værft, der kan bygge et sådant fartøj, at kontrakten blev opnået på trods af tilbud fra andre velrenommerede skibsværfter uden for Nederlandene, og at IHC ikke har finansielle vanskeligheder.

V. **KONKLUSION**

(24) På baggrund af ovenstående og i betragtning af de forholdsregler, som den nederlandske regering har truffet med hensyn til ligrende sager i fremtiden, er den tvivl, som Kommissionen havde ved indledningen af proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, ryddet af vejen. Det kan derfor konkluderes, at projektet opfylder betingelserne i artikel 3, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1540/98 og er forenelig med fællesmarkedet —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den udviklingsstøtte med en intensitet på 31,25 %, som Nederlandene planlægger at yde Kina til køb af et opmudringsfartøj hos skibsværftet IHC, er forenelig med fællesmarkedet.

Tildelingen af denne støtte tillades derfor.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Nederlandene.

Udfærdiget i Bruxelles, den 7. februar 2001.

På Kommissionens vegne
Mario MONTI
Medlem af Kommissionen