ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 7ης Φεβρουαρίου 2001

σχετικά με την κρατική ενίσχυση που οι Κάτω Χώρες προτίθενται να χορηγήσουν στην Κίνα υπό μορφήν αναπτυξιακής βοήθειας για την κατασκευή βυθοκόρου υψηλής τεχνολογίας

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2001) 333]

(Το κείμενο στην ολλανδική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2001/522/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου, της 29ης Ιουνίου 1998, περί των νέων κανόνων ενισχύσεως της ναυπηγικής βιομηχανίας [1],

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 659/199 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ [2], και ιδίως το άρθρο 7,

Έχοντας καλέσει τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις που αναφέρονται ανωτέρω και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις τους [3],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 17ης Αυγούστου 1999 οι ολλανδικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή την αναπτυξιακή βοήθεια που σχεδίαζαν να χορηγήσουν στην Κίνα για την αγορά μίας βυθοκόρου 12 000 m^3. Περισσότερες πληροφορίες χορηγήθηκαν στις 6 Οκτωβρίου και 16 Δεκεμβρίου 1999.

(2) Με επιστολή της 20ής Μαρτίου 2000 η Επιτροπή κοινοποίησε στις ολλανδικές αρχές την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά μ' αυτή την ενίσχυση. Οι ολλανδικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή με επιστολές της Μόνιμης Αντιπροσωπείας τους στις 26 Μαΐου και στις 23 Οκτωβρίου 2000.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [3]. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση.

(4) Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(5) Το σχέδιο, το οποίο παρέχει αναπτυξιακή βοήθεια στα πλαίσια ενός γενικού καθεστώτος για ενισχύσεις στις υπό ανάπτυξη χώρες, αφορά την πώληση μίας βυθοκόρου 12 000 m^3 δαπάνης 160 εκατ. HFL (72,6 εκατ. ευρώ) στην China Harbour Engineering Company (CHEC). Η ενίσχυση λαμβάνει τη μορφή ενός 14ετούς επιδοτούμενου δανείου κατά 100 %, με τρία έτη χαριστικής περιόδου, με επιτόκιο 4,1 %, δηλαδή ένα ισοδύναμο επιχορήγησης 31,25 %. Το πλοίο πρόκειται να ναυπηγηθεί στα ναυπηγεία IHC Holland στο Kinderdijk. Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, η CHEC δεν είναι σε θέση να αγοράσει τη βυθοκόρο χωρίς την ενίσχυση.

(6) Η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 λόγω του ότι είχε αμφιβολίες κατά πόσο το σχέδιο τηρούσε πλήρως τους όρους του άρθρου 3 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 αναφορικά με τη συμβιβασιμότητα των ενισχύσεων που αφορούν τη ναυπηγική βιομηχανία και που χορηγούνται ως αναπτυξιακή βοήθεια.

(7) Νέες διατάξεις που αφορούν τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία ενσωματώθηκαν στο άρθρο 3 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 για τις περιπτώσεις στις οποίες η ενίσχυση χορηγείται υπό μορφή αναπτυξιακής βοήθειας σε μια αναπτυσσόμενη χώρα. Το άρθρο ορίζει ότι οι ενισχύσεις αυτού του είδους πρέπει να θεωρούνται συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά εάν τηρούν τους όρους που προβλέπονται γι' αυτό το σκοπό από την ομάδα εργασίας αριθ. 6 του ΟΟΣΑ στη συμφωνία του που αφορά την ερμηνεία των άρθρων 6 έως 8 του μνημονίου συμφωνίας του ΟΟΣΑ σχετικά με τις εξαγωγικές πιστώσεις για τα πλοία. Η Επιτροπή οφείλει να επαληθεύσει το ειδικό αναπτυξιακό περιεχόμενο της προτεινόμενης ενίσχυσης και να βεβαιωθεί ότι αυτή εμπίπτει στο πεδίο του μνημονίου συμφωνίας του ΟΟΣΑ σχετικά με τις εξαγωγικές πιστώσεις και ότι η παροχή αναπτυξιακής βοήθειας είναι ανοικτή σε προσφορές από διάφορα ναυπηγεία.

(8) Η Επιτροπή, με βάση τις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της, συμπέρανε ότι το σχέδιο συμφωνούσε με τα κριτήρια του ΟΟΣΑ.

(9) Όμως, η Επιτροπή αμφέβαλε ως προς το κατά πόσον η αναπτυξιακή βοήθεια ήταν ανοικτή σε προσφορές από διάφορα ναυπηγεία.

[1] ΕΕ L 202 της 18.7.1998, σ. 1.
[2] ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.
[3] ΕΕ C 148 της 27.5.2000, σ. 14.

(10) Η Επιτροπή είχε επίσης αμφιβολίες σχετικά με την πλευρά αναπτυξιακής βοήθειας του σχεδίου, δεδομένου ότι οι κινεζικές επιχειρήσεις αναπτύσσουν δραστηριότητες βυθοκόρησης εκτός Κίνας. Αν και υπήρχαν ικανές ενδείξεις ότι η εν λόγω βυθοκόρος θα εχρησιμοποιείτο αρχικά στο μεγάλο σχέδιο της Σαγκάης, δεν ήταν σαφές, σε αυτό το στάδιο, ότι δεν θα εχρησιμοποιείτο εκτός Κίνας μετά την περάτωση του έργου στην περιοχή της Σαγκάης. Ενόψει του μεγέθους του νέου πλοίου, ήταν επίσης πιθανόν ότι η CHEC θα μπορούσε να είναι σε θέση να αποδεσμεύσει μικρότερα πλοία του στόλου της για χρήση σε έργα εκτός Κίνας.

III. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ

(11) Οι ολλανδικές αρχές παρέσχον συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολές τους στις 30 Μαΐου, στις 3 Ιουλίου και στις 3 Οκτωβρίου 2000. Η τελική επιστολή επιβεβαίωσε τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν κατά τη διάρκεια των διμερών συναντήσεων με την Επιτροπή στις 25 Ιουλίου, στις 4 και στις 15 Σεπτεμβρίου 2000.

(12) Οι ολλανδικές αρχές επισήμαναν ότι οι ολλανδικές διατάξεις για αναπτυξιακή βοήθεια κοινοποιήθηκαν και ότι οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν σχετικά με τα διάφορα μέσα ήταν άκρως κατανοητές. Οι πληροφορίες δημοσιεύθηκαν στην Ολλανδική Επίσημη Εφημερίδα («Staatscourant») και σε φυλλάδια που είχαν συνταχθεί στα αγγλικά και στα ολλανδικά και είχαν διανεμηθεί στις Κάτω Χώρες και στο εξωτερικό. Οι ίδιες πληροφορίες εμφανίστηκαν στο διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου Οικονομικών Υποθέσεων. Επίσης, υπήρξαν τακτικές ενημερώσεις σχετικά με τις αναπτυσσόμενες χώρες.

(13) Όπως κατέστησαν σαφές οι ολλανδικές αρχές, το σύστημα αναπτυξιακής βοήθειας είναι στη διάθεση όλων των ολλανδικών επιχειρήσεων, αλλά η ευθύνη για τη διεξαγωγή των διαγωνισμών και τη σύναψη των συμβάσεων εναπόκειται στην αναπτυσσόμενη χώρα. Οι ολλανδικές αρχές τονίζουν ότι, γενικά, οι συμβάσεις μεταξύ των ολλανδικών ναυπηγείων και των ξένων πελατών τους συνάπτονται χωρίς κυβερνητική ανάμειξη. Όταν αρχίσουν οι διαπραγματεύσεις με έναν πελάτη από μία αναπτυσσόμενη χώρα, υποβάλλεται αίτηση για αναπτυξιακή βοήθεια. Οι αρχές, γενικά, είναι της άποψης ότι η ολλανδική κυβέρνηση δεν πρέπει να παρεμβαίνει στις επιχειρηματικές διαπραγματεύσεις.

(14) Ωστόσο, για να συμβιβασθούν με τη θέση της Επιτροπής που προβλέπει ότι θα έπρεπε να δοθεί εγγύηση ότι η ενίσχυση δεν θα χρησιμοποιηθεί για άλλους σκοπούς εκτός από τον αρχικό, οι ολλανδικές αρχές, έκτοτε, τροποποίησαν ορισμένες πλευρές των εσωτερικών τους διαδικασιών για να εξασφαλίσουν τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια σχετικά με τα σχέδια που αφορούν τη ναυπηγική βιομηχανία διατηρώντας ταυτόχρονα την πολιτική τους της μη παρέμβασης σε ό,τι αφορά την επιλογή του σχεδίου και τη διαδικασία λήψεως αποφάσεων. Στο μέλλον θα λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για να επιστήσουν την προσοχή των διαφόρων ναυπηγείων στη δυνατότητα αναπτυξιακής βοήθειας για ειδικά σχέδια. Υπό αυτή τη νέα διαδικασία (η οποία δεν μπορεί να εφαρμοσθεί αναδρομικά στη συγκεκριμένη περίπτωση) ένα ναυπηγείο που διερευνά σχετικά με τη δυνατότητα αναπτυξιακής βοήθειας για μια συγκεκριμένη σύμβαση θα πρέπει να γνωστοποιήσει στις αρχές τις προθέσεις του τουλάχιστον ένα μήνα πριν την υποβολή της επίσημης αίτησης. Οι ολλανδικές αρχές, εντός 48 ωρών από τη λήψη αυτής της «προγνωστοποίησης», θα πρέπει να αποστείλουν, σε όλα τα ναυπηγεία που διαθέτουν την ικανότητα να κατασκευάσουν τον τύπο πλοίου εν αναφορά, φαξ στο οποίο θα εμφανίζονται λεπτομερώς τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου, η τιμή και η διεύθυνση του επίδοξου αγοραστή στην αναπτυσσόμενη χώρα. Το Υπουργείο Εξωτερικών, αφού λάβει την επίσημη αίτηση για ενίσχυση, πρέπει να στείλει επιβεβαίωση της αίτησης στην ενδιαφερόμενη χώρα. Η επιστολή πρέπει να ορίζει σαφώς ότι η ενίσχυση είναι στη διάθεση όλων των ολλανδικών ναυπηγείων. Θα επισυναφθεί, επίσης, ένα επεξηγηματικό φυλλάδιο στα αγγλικά που θα εκθέτει τη διαδικασία αναπτυξιακής βοήθειας που ισχύει στις Κάτω Χώρες. Τέλος, οι ολλανδικές αρχές ανέλαβαν την υποχρέωση να μην λάβουν απόφαση κατακύρωσης της ενίσχυσης νωρίτερα από δύο μήνες μετά την υποβολή της επίσημης αίτησης.

(15) Οι ολλανδικές αρχές είναι της άποψης ότι, δεδομένου του χρόνου που διέλευσε αφότου η IHC υπέβαλε την αίτηση, δεν είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί η νέα διαδικασία σε αυτή την περίπτωση. Προέβαλαν επίσης έναν αριθμό στοιχείων προς στήριξη της υπόθεσής τους. Τα αποτελέσματα της ναυπηγικής βιομηχανίας εδώ και αρκετά χρόνια είναι θετικά και τα κέρδη είναι σταθερά ή και αυξανόμενα. Η δοσοληψία με την CHEC προέκυψε από μια περιορισμένη διεθνή προκήρυξη δημοπρασίας στην οποία έλαβαν μέρος γερμανικά και ιαπωνικά ναυπηγεία, αλλά η σύμβαση κατακυρώθηκε στην IHC λόγω του ιστορικού της συνεργασίας κατά τη διάρκεια αρκετών ετών. Επιπλέον, οι κινεζικές αρχές ήταν ενήμερες ότι μπορούσαν να συνεργασθούν με άλλα ολλανδικά ναυπηγεία και ακόμη και σ' αυτήν την περίπτωση να τύχουν αναπτυξιακής βοήθειας. Ωστόσο, η ένωση ολλανδικών ναυπηγείων (VNSI) επιβεβαίωσε γραπτώς ότι, εκείνη την εποχή, η IHC ήταν το μόνο ναυπηγείο στις Κάτω Χώρες σε θέση να ναυπηγήσει βυθοκόρο αυτού του τύπου.

(16) Σε ό,τι αφορά το αναπτυξιακό περιεχόμενο, οι ολλανδικές αρχές έκαναν γνωστό ότι επικοινώνησαν με τις κινεζικές αρχές σε σχέση με την προοριζόμενη χρήση της βυθοκόρου. Οι κινεζικές αρχές ανέλαβαν γραπτώς την υποχρέωση ότι το πλοίο θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά στα κινεζικά ύδατα για τουλάχιστον πέντε έτη, και επιβεβαίωσαν ότι τα υφιστάμενα πλοία τα οποία θα μπορούσαν να αντικατασταθούν από το νέο πλοίο θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά στα ίδια ύδατα.

IV. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(17) Όπως εξηγήθηκε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η ενίσχυση για τη σύμβαση πρέπει να δοκιμασθεί στα πλαίσια των διατάξεων του άρθρου 3 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98, ο οποίος θεσπίζει νέους κανόνες σχετικά με την αναπτυξιακή βοήθεια στη ναυπηγική βιομηχανία.

(18) Το εν λόγω άρθρο ορίζει ότι αυτές οι ενισχύσεις θεωρούνται συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά εάν πληρούν τους όρους που έχουν τεθεί προς τούτο από την ομάδα εργασίας αριθ. 6 του ΟΟΣΑ, στη συμφωνία της περί ερμηνείας των άρθρων 6 έως 8 του μνημονίου συμφωνίας των ΟΟΣΑ σχετικά με τις εξαγωγικές πιστώσεις για πλοία. Η Επιτροπή οφείλει να εξακριβώσει το ειδικό αναπτυξιακό περιεχόμενο της προτεινόμενης ενίσχυσης και να εξασφαλίσει ότι αυτή εμπίπτει στο πεδίο του μνημονίου ΟΟΣΑ και ότι η παροχή αναπτυξιακής βοήθειας είναι ανοικτή σε προσφορές από διάφορα ναυπηγεία.

(19) Τα κριτήρια ΟΟΣΑ που τα κράτη μέλη οφείλουν να τηρήσουν ορίστηκαν από την Επιτροπή στην επιστολή της SG(89) D/311 της 3ης Ιανουαρίου 1989, όπως τροποποιήθηκε με την επιστολή SG(97) D 4345 της 10ης Ιουνίου 1997. Τα κριτήρια αυτά έχουν ως εξής:

i) η ενίσχυση δεν πρέπει να χορηγείται για την κατασκευή πλοίων που προορίζονται να λειτουργήσουν κάτω από σημαίες ευκαιρίες,

ii) εάν η ενίσχυση δεν μπορεί να καταταχθεί ως επίσημη αναπτυξιακή βοήθεια ΟΟΣΑ, ο χορηγός της ενίσχυσης πρέπει να επιβεβαιώσει ότι αυτή χορηγείται στα πλαίσια μιας διακυβερνητικής συμφωνίας,

iii) ο χορηγός της ενίσχυσης πρέπει να δώσει τις κατάλληλες εγγυήσεις ότι ο πραγματικός ιδιοκτήτης είναι μόνιμος κάτοικος της δικαιούχου χώρας και ότι η δικαιούχος επιχείρηση δεν είναι μια μη λειτουργούσα θυγατρική μιας ξένης εταιρείας,

iv) ο δικαιούχος πρέπει να αναλάβει την υποχρέωση να μην πωλήσει το πλοίο χωρίς προηγούμενη κυβερνητική έγκριση,

v) η χορηγούμενη ενίσχυση πρέπει επίσης να περιλαμβάνει ένα στοιχείο επιχορήγησης τουλάχιστον της τάξης του 25 %, υπολογισμένο σύμφωνα με τη μέθοδο ΟΟΣΑ.

(20) Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι το αναπτυξιακό σχέδιο πληροί τα κριτήρια ΟΟΣΑ εφόσον:

i) το πλοίο θα λειτουργήσει υπό κινεζική σημαία, η οποία δεν είναι μια σημαία ευκαιρίας,

ii) η Κίνα εμφανίζεται στον κατάλογο των κρατών που είναι επιλέξιμα για αναπτυξιακή βοήθεια, κατάλογος που επισυνάπτεται στην προαναφερθείσα επιστολή της Επιτροπής,

iii) ο ιδιοκτήτης του εν λόγω πλοίου είναι δημόσιος οργανισμός που υπάγεται στο κινεζικό Υπουργείο Οικονομικών,

iv) οι κινεζικές αρχές ανέλαβαν την υποχρέωση να μην πωλήσουν το πλοίο για τουλάχιστον πέντε έτη,

v) η ένταση της ενίσχυσης είναι 25 %.

(21) Βάσει των ανωτέρω, καθώς και των δεσμεύσεων που ανέλαβαν γραπτώς οι κινεζικές αρχές, το σχέδιο μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει πραγματικό αναπτυξιακό περιεχόμενο.

(22) Σε ό,τι αφορά το κατά πόσον η παροχή αναπτυξιακής βοήθειας ήταν ανοικτή σε προσφορές από διάφορα ναυπηγεία, η Επιτροπή τονίζει ότι οι εν λόγω διατάξεις είναι νέες και ενσωματώθηκαν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98. Επιπλέον, οι διατάξεις αυτές δεν διευκρινίζουν με ποιο τρόπο η Επιτροπή θα έπρεπε να ελέγξει κατά πόσον το κριτήριο πληρείται, και συνεπώς αυτό μπορεί να ερμηνευθεί με διάφορους τρόπους. Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι το κριτήριο θα έπρεπε να εφαρμοσθεί αυστηρά και ότι η παροχή βοήθειας θα έπρεπε να είναι ανοικτή σε προσφορές από άλλα ναυπηγεία. Στην προκειμένη περίπτωση, η οποία είναι μία από τις πρώτες περιπτώσεις που γνωστοποιήθηκαν αφότου άρχισε να ισχύει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1540/98, αν και το γενικό μέσο που διέπει την αναπτυξιακή βοήθεια προς την Κίνα στις Κάτω Χώρες είναι ευρέως γνωστό, φαίνεται ως να μην ελήφθη κανένα ειδικό μέτρο δημοσιότητας. Σαφώς, η διαδικασία που εφαρμόστηκε ήταν η ίδια που ακολουθήθηκε για πολλά χρόνια, οι δε ολλανδικές αρχές παρέλειψαν πλήρως να εφαρμόσουν το άρθρο 3 παράγραφος 5. Τούτο επιβεβαιώνεται από τη βούληση των ολλανδικών αρχών να αναθεωρήσουν τη διαδικασία τους για τις μελλοντικές περιπτώσεις.

(23) Πρέπει να ληφθεί επίσης υπόψη ότι η IHC είναι το μόνο ολλανδικό ναυπηγείο σε θέση να ναυπηγήσει πλοίο αυτού του τύπου, ναυπηγείο στο οποίο κατακυρώθηκε η σύμβαση παρά τις προσφορές από άλλα πολύ γνωστά ναυπηγεία εκτός των Κάτω Χωρών, και ότι το ναυπηγείο αυτό δεν έχει καμία οικονομική δυσχέρεια.

V. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(24) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, καθώς και των μέτρων που έλαβαν οι ολλανδικές αρχές σε ό,τι αφορά παρόμοιες υποθέσεις στο μέλλον, οι αμφιβολίες που αποτέλεσαν τη βάση της απόφασης της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 εξέλιπαν. Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι το σχέδιο πληροί τους όρους του άρθρου 3 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 και ότι επίσης είναι συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η αναπτυξιακή βοήθεια με ένταση 31,25 % την οποία οι Κάτω Χώρες προτίθενται να χορηγήσουν στην Κίνα για την αγορά μίας βυθοκόρου από την IHC είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά.

Κατά συνέπεια, επιτρέπεται η χορήγηση της εν λόγω ενίσχυσης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

Βρυξέλλες, 7 Φεβρουαρίου 2001.

Για την Επιτροπή
Mario MONTI
Μέλος της Επιτροπής