DÉCISION DE LA COMMISSION

du 7 février 2001

concernant l'aide d'État que les Pays-Bas projettent d'octroyer en tant qu'aide au développement en faveur de la Chine pour l'achat d'une drague porteuse de haute technologie

[notifiée sous le numéro C(2001) 333]

(Le texte en langue néerlandaise est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2001/522/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

vu le règlement (CE) nº 1540/98 du Conseil du 29 juin 1998 concernant les aides à la construction navale [1],

vu le règlement (CE) nº 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE [2], et notamment son article 7,

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément audit article [3],

considérant ce qui suit:

I. PROCÉDURE

(1) Par lettre du 17 août 1999, les autorités néerlandaises ont notifié à la Commission un projet d'aide au développement en faveur de la Chine pour l'achat d'une drague porteuse de 12 000 mètres cubes. Cette notification a été complétée par des informations supplémentaires des 6 octobre et 16 décembre 1999.

(2) Par lettre du 20 mars 2000, la Commission a informé le gouvernement néerlandais qu'elle avait décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité à l' encontre de cette aide. Les autorités néerlandaises ont fait parvenir leurs commentaires à la Commission par lettres de leur représentation permanente des 26 mai et 23 octobre 2000.

(3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure en invitant les parties intéressées à présenter leurs observations a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* [3].

(4) La Commission n'a pas reçu d'observations à ce sujet de la part des parties intéressées.

II. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE

(5) Le projet, qui prévoit une aide au développement au titre d'un régime général d'aides aux pays en développement, porte sur la livraison d'une drague porteuse de 12 000 mètres cubes, dont le prix s'élève à 160 millions de florins néerlandais (72,6 millions d'euros), à l'entreprise chinoise China Harbour Engineering Company (CHEC). L'aide serait octroyée sous la forme d'un prêt bonifié de 100 %, d'une durée de quatorze ans, consenti à un taux d'intérêt de 4,17 % et assorti d'une période de grâce de trois ans, ce qui représente un équivalent-subvention de 31,25 %. Le chantier naval qui doit construire le navire est IHC Holland à Kinderlijk. Selon les autorités néerlandaises, l'entreprise CHEC ne pourrait pas acheter la drague sans l'aide.

(6) En ouvrant la procédure de l'article 88, paragraphe 2, du traité, la Commission doutait que ce projet remplisse entièrement les conditions prévues à l'article 3, paragraphe 5, du règlement (CE) nº 1540/98 concernant la compatibilité des aides accordées comme aides au développement dans le secteur de la construction navale.

(7) L'article 3, paragraphe 5, du règlement (CE) nº 1540/98 établit de nouvelles règles concernant les aides à la construction navale octroyées comme aides en faveur d'un pays en développement. Il est stipulé, dans ce paragraphe, que de telles aides peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun si elles sont conformes aux dispositions arrêtées à cette fin par le groupe de travail nº 6 de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) dans son accord concernant l'interprétation des articles 6, 7 et 8 de l'arrangement de l'OCDE concernant les crédits à l'exportation de navires. La Commission doit vérifier la composante particulière «développement» de l'aide envisagée et s'assurer que l'aide entre dans le champ d'application de l'arrangement de l'OCDE sur les crédits à l'exportation et que différents chantiers peuvent concourir pour l'obtention de cette aide au développement.

(8) Sur la base des informations dont elle disposait, la Commission a constaté que le projet répondait aux critères de l'OCDE.

(9) Toutefois, la Commission avait des doutes quant à la question de savoir si l'aide au développement était disponible pour des offres émanant d'autres chantiers.

[1] JO L 202 du 18.7.1998, p. 1.
[2] JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.
[3] JO C 148 du 27.5.2000, p. 14.

(10) Elle avait également des doutes sur la qualité d'aide au développement du projet étant donné que des entreprises chinoises opèrent également sur des chantiers de dragage extérieurs à la Chine. S'il était pratiquement acquis que la drague en cause serait utilisée dans un premier temps sur l'important chantier de Shanghai, il n'était pas certain, à ce stade, qu'elle ne serait pas utilisée en dehors de la Chine après l'achèvement de ce chantier. De plus, vu le gabarit de ce nouvel équipement, il était également possible qu'il permette à CHEC de dégager des unités plus petites de sa flotte pour les utiliser sur des chantiers extérieurs.

III. **OBSERVATIONS DES AUTORITÉS NÉERLANDAISES**

(11) Les autorités néerlandaises ont transmis des informations complémentaires par lettres des 30 mai, 3 juillet et 3 octobre 2000. Dans ce dernier courrier, elles ont confirmé les informations communiquées lors de réunions bilatérales avec les services de la Commission tenues le 25 juillet et les 4 et 15 septembre 2000.

(12) Dans leurs observations, les autorités néerlandaises rappellent que les règles néerlandaises en matière d'aides au développement ont été publiées, et que les informations diffusées sur les différents instruments sont très complètes. Elles ont été publiées dans le Journal officiel néerlandais *(Staatscourant)* et sont également diffusées au moyen de brochures en néerlandais et en anglais, distribuées tant aux Pays-Bas qu'à l'étranger, ainsi que sur le site Internet du ministère des affaires économiques. En outre, des réunions d'information sur les pays en développement sont régulièrement organisées.

(13) Les autorités néerlandaises ont également rappelé que le système d'aides au développement est accessible à toutes les entreprises néerlandaises, mais que le pays en développement est responsable du traitement des offres et de l'attribution de la commande. Elles soulignent que, en général, les contacts sont établis entre les chantiers néerlandais et leurs clients extérieurs sans intervention du gouvernement. Lorsque des pourparlers avec un client d'un pays en développement sont engagés, un dossier d'aides au développement est introduit, et les autorités considèrent en principe qu'il n'appartient pas au gouvernement néerlandais d'interférer dans une négociation commerciale.

(14) Pour tenir compte du point de vue de la Commission, selon lequel il doit être établi avec certitude que l'aide ne sera pas détournée de son but initial, les autorités néerlandaises ont apporté entre-temps certaines modifications à leur procédure interne, afin d'assurer une plus grande transparence en ce qui concerne les projets du secteur de la construction navale, tout en maintenant le principe de non-intervention des pouvoirs publics dans la sélection des projets et le processus de décision. À l'avenir, elles prendront des mesures pour informer les différents chantiers de la possibilité d'octroi d'aides au développement pour des projets spécifiques. Dans le cadre de cette nouvelle procédure (qui ne pourra pas être appliquée avec effet rétroactif dans le cas présent) un chantier qui pressent la possibilité d'une aide au développement pour un contrat donné devra en informer les autorités au moins un mois avant de soumettre la demande formelle. Dans les quarante-huit heures suivant cette «prénotification», les autorités néerlandaises transmettront par télécopieur un résumé des principales caractéristiques du navire, un ordre de prix ainsi que l'adresse du client dans le pays en développement, à tous les chantiers qui sont en mesure de construire ce type de navire. Après réception de la demande formelle d'aide, le ministère des affaires étrangères enverra une confirmation de la demande au pays destinataire. Cette lettre rappellera clairement que l'aide est disponible pour tous les chantiers néerlandais. Elle sera également accompagnée de la version anglaise de la brochure explicative concernant la procédure d'octroi d'aides au développement en vigueur aux Pays-Bas. Enfin, les autorités néerlandaises se sont engagées à ne pas prendre de décision sur l'octroi d'une aide avant l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'introduction de la demande formelle.

(15) En ce qui concerne la présente affaire, les autorités néerlandaises considèrent que cette nouvelle procédure ne peut être appliquée en raison du temps qui s'est écoulé depuis que la demande a été introduite par le chantier naval IHC. Elles fournissent un certain nombre d'éléments pour étayer le dossier. Les résultats du chantier naval sont positifs depuis plusieurs années et les bénéfices enregistrés sont constants, voire en progression. La transaction avec la CHEC s'est réalisée sur la base d'un appel d'offres international restreint auquel ont également participé des chantiers allemands et japonais, mais l'existence d'une collaboration remontant à de nombreuses années a permis à IHC de remporter le marché. Les autorités chinoises étaient par ailleurs bien informées de la possibilité de s'adresser à d'autres chantiers néerlandais pour obtenir l'aide au développement. D'autre part, la VNSI a confirmé par écrit que le chantier IHC était actuellement le seul, aux Pays-Bas, en mesure de construire une drague de ce type.

(16) En ce qui concerne la composante «développement», les autorités néerlandaises indiquent qu'elles ont pris des contacts avec les autorités chinoises au sujet de l'utilisation de la drague. Les autorités chinoises se sont engagées par écrit à maintenir le bâtiment dans les eaux chinoises pendant une période d'au moins cinq ans, et ont certifié que les unités existantes, que le nouveau navire pourrait remplacer, seront également maintenues dans les mêmes eaux.

IV. **APPRÉCIATION DE L'AIDE**

(17) Comme il a été précisé dans la décision d'ouvrir la procédure, l'aide en faveur du contrat concerné doit être appréciée au regard des dispositions de l'article 3, paragraphe 5, du règlement (CE) nº 1540/98, qui fixe de nouvelles règles en matière d'aides au développement pour la construction navale.

(18) Cet article stipule que de telles aides peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun si elles sont conformes aux dispositions arrêtées à cette fin par le groupe de travail n° 6 de l'OCDE dans son accord concernant l'interprétation des articles 6, 7 et 8 de l'arrangement de l'OCDE concernant les crédits à l'exportation de navires. La Commission doit vérifier la composante particulière «développement» de l'aide envisagée et s'assurer que l'aide entre dans le champ d'application de l'arrangement de l'OCDE sur les crédits à l'exportation et que différents chantiers peuvent concourir pour l'obtention de cette aide au développement.

(19) Les critères de l'OCDE auxquels les États membres doivent se conformer ont été définis par la Commission dans sa lettre SG(89) D/311 du 3 janvier 1989 modifiée par la lettre SG(97) D 4345 du 10 juin 1997. Ces critères sont les suivants:

i) l'aide ne doit pas être accordée pour la construction de navires destinés à opérer sous pavillon de complaisance;

ii) si l'aide ne peut pas être classée comme aide publique au développement dans le cadre de l'OCDE, le donneur d'aide doit confirmer que celle-ci est accordée en vertu d'un accord intergouvernemental;

iii) le donneur d'aide doit donner les assurances appropriées que le propriétaire réel réside dans le pays bénéficiaire et que l'entreprise bénéficiaire n'est pas une filiale non opérationnelle d'une entreprise étrangère;

iv) le bénéficiaire doit s'engager à ne pas vendre le navire sans l'autorisation des pouvoirs publics;

v) l'aide envisagée doit également comporter un élément de libéralité de 25 % au moins, conformément à la méthode de calcul de l'OCDE.

(20) La Commission considère que le projet de développement satisfait aux critères de l'OCDE dans la mesure où:

i) le navire sera exploité sous pavillon chinois, qui n'est pas un pavillon de complaisance;

ii) la Chine figure sur la liste des pays éligibles aux aides au développement qui figure en annexe de la lettre de la Commission mentionnée ci-dessus;

iii) le propriétaire du navire concerné est une entité publique dépendant du ministère des finances chinois;

iv) les autorités chinoises se sont engagées à maintenir le navire en Chine pendant au moins cinq ans;

v) l'intensité de l'aide est égale à 25 %.

(21) Compte tenu des informations fournies par les autorités chinoises et de leurs engagements écrits, la composante «développement» est bien réelle.

(22) En ce qui concerne la question de savoir si différents chantiers pouvaient concourir pour l'obtention de l'aide au développement, la Commission rappelle qu'il s'agit d'une nouvelle disposition introduite dans le règlement (CE) n° 1540/98. Elle rappelle également que cette disposition ne précise pas sur quelle base la Commission vérifie que ce critère est respecté. Ce critère pouvait donc être sujet à plusieurs interprétations. La Commission considère qu'il doit être appliqué avec rigueur et que l'offre d'assistance aurait par conséquent dû être ouverte aux autres chantiers. Il apparaît que, dans le cas d'espèce, qui est l'un des premiers à avoir été notifiés depuis l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1540/98, aucune mesure particulière de publicité n'a été mise en œuvre, bien que l'instrument général qui régit les aides au développement néerlandaises en faveur de la Chine soit bien connu. Il est clair que la procédure qui a prévalu est celle qui était utilisée depuis de nombreuses années et que les autorités néerlandaises n'avaient pas entièrement réalisé la portée du champ d'application de l'article 3, paragraphe 5. La ferme volonté des autorités néerlandaises de revoir leur procédure pour les cas à venir confirme ce point de vue.

(23) Il convient également de tenir compte du fait que le chantier IHC est le seul chantier néerlandais en mesure de construire le type de navire faisant l'objet du contrat, que ce contrat a été obtenu face à des offres émanant d'autres chantiers navals réputés à l'extérieur des Pays-Bas et que le chantier IHC ne connaît pas de difficultés financières.

V. **CONCLUSION**

(24) Compte tenu de ce qui précède, et étant donné les mesures que le gouvernement néerlandais a prises en vue du traitement des cas similaires dans le futur, les doutes qui avaient été exprimés par la Commission lors de l'ouverture de la procédure en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité ont été dissipés. Il peut dès lors être conclu que le projet en question est conforme aux dispositions de l'article 3, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1540/98 et par conséquent compatible avec le marché commun,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide au développement d'une intensité de 31,25 % que les Pays-Bas projettent d'accorder à la Chine pour l'achat d'une drague au chantier naval IHC est compatible avec le marché commun.

L'octroi de l'aide est donc autorisé.

Article 2

Le Royaume des Pays-Bas est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 7 février 2001.

Par la Commission

Mario MONTI

Membre de la Commission