II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Ιουλίου 1992

όσον αφορά την ενίσχυση της Γερμανίας προς υποστήριξη της παραγγελίας της κινεζικής ναυτιλιακής εταιρείας Cosco για τη ναυπήγηση τεσσάρων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(92/569/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

την οδηγία 90/684/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1990 όσον αφορά τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες [1], και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 7,

Αφού έταξε στους ενδιαφερόμενους προθεσμία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΟΚ, για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους και έχοντας λάβει υπόψη της τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας:

I

Έπειτα από επιστολή της 4ης Μαρτίου 1991, που διαβιβάστηκε από μια ναυπηγική επιχείρηση της Κοινότητας, στην οποία κατηγγέλετο πιθανή στρέβλωση του ανταγωνισμού από την αναπτυξιακή βοήθεια, που θα χορηγούσε η γερμανική κυβέρνηση προς υποστήριξη της σύμβασης ναυπήγησης ενός κινεζικού πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η Επιτροπή κάλεσε με επιστολή της της 2ας Απριλίου τις γερμανικές αρχές να της κοινοποιήσουν το σχέδιο ναυπήγησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 7 και του άρθρου 11 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ (έβδομη οδηγία). Εκτιμώντας περαιτέρω ότι με επιστολή τους, της 22ας Απριλίου 1991, οι γερμανικές αρχές γνωστοποίησαν ότι είχε εκδοθεί αρνητική απόφαση αναφορικά με το αίτημα, που είχε υποβληθεί από μια κοινοπραξία ναυπηγείων (Bremer Vulkan, HDW και ναυπηγεία της πρώην Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας), να χορηγηθεί οικονομική υποστήριξη στην παραγγελία που είχε αναθέσει η ναυτιλιακή εταιρεία Cosco (China Ocean Shipping Company) υπό τους όρους που ίσχυαν για την παροχή αναπτυξιακής βοήθειας.

Έπειτα από μια άλλη καταγγελία που υπέβαλε το ίδιο κοινοτικό ναυπηγείο στις 12 Αυγούστου 1991, η Επιτροπή ζήτησε εκ νέου, με επιστολή της της 28ης Αυγούστου 1991 από τις γερμανικές αρχές, να κοινοποιήσουν τα σχέδια χορήγησης αναπτυξιακών ενισχύσεων σε συνάρτηση με την παραγγελία της Cosco· ότι οι γερμανικές αρχές ανέφεραν με επιστολή τους της 19ης Σεπτεμβρίου 1991 ότι το ερώτημα κατά πόσον επρόκειτο να χορηγηθεί αναπτυξιακή βοήθεια και σε ποια έκταση προς στήριξη της παραγγελίας της Cosco θα μπορούσε να απαντηθεί μόνον έπειτα από την υποβολή της πραγματογνωμοσύνης της Kreditanstalt für Wiederaufbau.

Οι γερμανικές αρχές κοινοποίησαν παρ' όλα αυτά στον Οικονομικό Οργανισμό Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) στις 20 Σεπτεμβρίου 1991 τους όρους δανείου που επρόκειτο να χορηγηθεί προς υποστήριξη της παραγγελίας ναυπήγησης τριών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3 765 TEU για λογαριασμό της Cosco, βάσει των διατάξεων χορήγησης αναπτυξιακής βοήθειας της συμφωνίας του ΟΟΣΑ αναφορικά με τις εξαγωγικές πιστώσεις για τη ναυπήγηση σκαφών.

Η δανική κυβέρνηση διαμαρτυρήθηκε στην Επιτροπή με επιστολή της 2ας Οκτωβρίου 1991 αναφορικά με το σχέδιο παροχής ενισχύσεων στην Cosco.

Η Επιτροπή, με επιστολή της της 14ης Οκτωβρίου 1991, έταξε στις γερμανικές αρχές τελική προθεσμία δέκα εργάσιμων ημερών, για να της κοινοποιήσουν το σχέδιο παροχής ενισχύσεων στην Cosco. Ότι η γερμανική απάντηση διαβιβάστηκε σε δύο επιστολές που έφεραν αντίστοιχα τις ημερομηνίες της 31ης Οκτωβρίου και της 4ης Νοεμβρίου 1991.

[1] ΕΕ αριθ. L 380 της 31. 12. 1990, σ. 27.

II

Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, η ναυτιλιακή εταρεία Cosco ανέθεσε σε γερμανικά ναυπηγεία την παραγγελία τριών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3 765 TEU και ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 2 700 TEU.

Οι γερμανικές αρχές γνωστοποίησαν στην ανακοίνωσή τους τις ακόλουθες λεπτομέρειες αναφορικά με την προαναφερόμενη αυτή παραγγελία: η ναυτιλιακή εταιρεία Cosco του Πεκίνου έδωσε την παραγγελία ναυπήγησης τριών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3 765 TEU το καθένα, στη συνολική τιμή των 604,14 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων· ότι η παραγγελία για τη ναυπήγηση των πλοίων αυτών αναφερόταν ότι θα δοθεί στα ακόλουθα ναυπηγεία: Bremer Vulkan (Βρέμη), HDW (Κίελο), Mathias-Thesen-Werft (Wismar) και Warnow-Werft (Warnemünde).

Όσον αφορά το δάνειο αναφερόταν ότι θα κάλυπτε ποσό 90 % της αξίας της παραγγελίας επί χρονική διάρκεια ένδεκα ετών και με ετήσιο επιτόκιο ύψους 3,5 %. Οι όροι αυτοί οδηγούσαν σε σκέλος επιδότησης ΟΟΣΑ της τάξης 25,35 %. Στα ερωτήματα της Επιτροπής αναφορικά με την τιμή των πλοίων, η γερμανική κυβέρνηση απάντησε στη σχετική κοινοποίησή της ότι η (υψηλή) τιμή που χρεωνόταν για κάθε σκάφος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3 765 TEU, αποτελούσε συνάρτηση της υψηλής ποιότητας και των προδιαγραφών αναφορικά με την ταχύτητα των εν λόγω πλοίων (24 κόμβοι). Οι γερμανικές αρχές έκριναν ότι στις συμβάσεις αναφερόταν η κανονική εμπορική τιμή των πλοίων, μειωμένη κατά τα ποσά που αναλογούσαν στις προδιαγραφές ταχύτητας και ποιότητας (15 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα), στο κόστος προχρηματοδότησης, στην ασφάλιση των πιστώσεων και στο ανώτατο όριο για τις κανονικές λειτουργικές ενισχύσεις (13 % κατά το 1991). Σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές, η Επιτροπή θα όφειλε να συνυπολογίσει κατά την εξέτασή της τη δοκιμασμένη και ικανοποιητική διαδικασία αξιολόγησης των σχεδίων παροχής αναπτυξιακής βοήθειας. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς εξάλλου των γερμανικών αρχών, ο συνυπολογισμός θεωρητικών εκτιμήσεων αναφορικά με την τιμή στην κρίση που θα κατέληγε η Επιτροπή θα προκαλούσε αβεβαιότητα κατά την ανάθεση παραγγελιών ναυπήγησης σκαφών.

Όσον αφορά την υπαγωγή της προαναφερόμενης ενίσχυσης στο σχέδιο παροχής αναπτυξιακής ενίσχυσης, οι γερμανικές αρχές πρόβαλαν τον ισχυρισμό ότι με τον τρόπο αυτό επιδιωκόταν να υποβοηθηθεί η Κίνα να καλύψει τις ιδιαίτερα αυξημένες μεταφορικές της ανάγκες και να εξοικονομίσει δηλ. να κερδίσει συνάλλαγμα με την αύξηση των εξαγωγών της. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα συνέβαλαν στην περαιτέρω ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών (μεταφορές από πόρτα σε πόρτα). Ένας από τους κυριότερους στόχους του όγδοου κινεζικού πενταετούς σχεδίου για το οικονομικό διάστημα 1991-1995 ήταν η διαφύλαξη του μεγαλύτερου δυνατού βαθμού ανεξαρτησίας στις υπερπόντιες μεταφορές της χώρας, παράλληλα με την πραγματοποίηση πρόσθετων εισπράξεων ή με την εξοικονόμηση ποσών σε σκληρό συνάλλαγμα. Οι αυξημένες μεταφορικές ανάγκες πρέπει να εξεταστούν με υπόβαθρο τόσο την οικονομική ανάπτυξη της Κίνας, όσο και το σχετικά χαμηλό βαθμό ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου αλλά και του δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών μεταφοράς.

III

Το δάνειο που χορηγήθηκε στην κινεζική ναυτιλιακή εταιρεία Cosco πρέπει να εξεταστεί βάσει των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 7 της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ. Στο εν λόγω άρθρο αναφέρεται ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνται με τη μορφή της αναπτυξιακής βοήθειας στις αναπτυσσόμενες χώρες με σκοπό τη ναυπήγηση και μετατροπή σκαφών δεν υπάγονται στο ανώτατο όριο ενισχύσεων του άρθρου 4 παράγραφος 2.

Με την επιστολή της με τα στοιχεία SG(89) D/311 της 3ης Ιανουαρίου 1989, η Επιτροπή είχε καλέσει τα κράτη μέλη να της ανακοινώσουν τα σχέδια αυτής της μορφής μεμονωμένα, πριν χορηγήσουν τις ενισχύσεις, ούτως ώστε να μπορεί να εξακριβώνεται ο πραγματικός χαρακτήρας αναπτυξιακής βοήθειας της προβλεπόμενης ενίσχυσης. Στην επιστολή παρατίθεται εξάλλου σειρά κριτηρίων, τα οποία πρέπει να πληρούνται, ούτως ώστε η Επιτροπή να είναι σε θέση να εξακριβώνει η ίδια ότι η προτεινόμενη ενίσχυση συμβιβάζεται με τους όρους της συναίνεσης του ΟΟΣΑ σχετικά με τις εξαγωγικές πιστώσεις προς υποστήριξη των ναυπηγικών εργασιών. Στα κριτήρια αυτά συγκαταλέγεται και η απαίτηση ότι το σκέλος της ενίσχυσης θα πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον σε ποσοστό 25 % της αξίας της παραγγελίας και ότι η αποδέκτρια χώρα θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στον κατάλογο των επιλέξιμων για την παροχή αναπτυξιακών ενισχύσεων χωρών.

Η Κίνα συμπεριλαμβάνεται στον κατάλογο αυτόν και φαίνεται ότι οι όροι του δανείου που κοινοποιήθηκαν στο πλαίσιο της Συμφωνίας του ΟΟΣΑ σχετικά με τις εξαγωγικές πιστώσεις στην περίπτωση της παραγγελίας της Cosco οδηγούν σε ένα ισοδύμανο επιδότησης που μόλις υπερβαίνει ποσοστό 25 %.

Παρά τις εξηγήσεις που έδωσαν οι γερμανικές αρχές στις επιστολές τους της 31ης Οκτωβρίου και της 4ης Νοεμβρίου 1991 στις οποίες ανέπτυξαν τις απόψεις και τη μεθοδολογία που εφάρμοσαν σε συνάρτηση με τη χορήγηση αναπτυξιακής βοήθειας στην Κίνα, η Επιτροπή εξακολούθησε να διατηρεί σοβαρές αμφιβολίες αναφορικά με το γνήσιο αναπτυξιακό χαρακτήρα του σχεδίου παροχής ενισχύσεων, πράγμα που οφειλόταν μεταξύ άλλων στην έλλειψη διαφάνειας κατά τον καθορισμό των τιμών.

Έπειτα από τα στοιχεία που περιήλθαν στην Επιτροπή, σύμφωνα με τα οποία οι σημερινές τιμές της αγοράς για τα αντίστοιχα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ήταν κατά 20 έως 30 % χαμηλότερες από την κατονομαζόμενη συμβατική τιμή των περίπου 600 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για τα τρία πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3 765 TEU, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να διαμορφώσει με σαφήνεια άποψη, κατά πόσο η σχετική ενίσχυση θα έπρεπε να υπαχθεί στις αναπτυξιακές ενισχύσεις προς υποστήριξη της Κίνας ή στις λειτουργικές ενισχύσεις προς υποστήριξη των αντίστοιχων γερμανικών ναυπηγείων. Στις απόψεις που ανέπτυξαν οι γερμανικές αρχές στις επιστολές τους της 31ης Οκτωβρίου και της 4ης Νοεμβρίου 1991 δεν περιλαμβάνονταν στοιχεία που να επιτρέπουν την άρση των αμφιβολιών συνεκτιμώμενης της υφιστάμενης διαφοράς των τιμών.

Οι εντονότατες αντιδράσεις των ναυπηγικών κύκλων ενίσχυσαν την εντύπωση της υπερτιμολόγησης προς στήριξη των γερμανικών ναυπηγείων. Η οικονομική υποστήριξη που χορηγήθηκε στο πλαίσιο της αναπτυξιακής βοήθειας θεωρήθηκε, ως εκ τούτου, περισσότερο μία μορφή λειτουργικής ενίσχυσης προς στήριξη των γερμανικών ναυπηγείων, μέσω της υπέρβασης των ισχυόντων ανωτάτων ορίων παροχής ενισχύσεων, και πολύ λιγότερο ως αναπτυξιακή βοήθεια προς υποστήριξη της Κίνας.

Η Επιτροπή έλαβε επίσης υπόψη της το γεγονός ότι τα εν λόγω πλοία θα προορίζονταν για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων της Cosco σε παγκόσμια κλίμακα, και ότι κατά πάσα πιθανότητα θα εξυπηρετούσαν τις γραμμές Ευρώπης και Άπω Ανατολής.

Η Επιτροπή εξακολουθούσε ως εκ τούτου να διατηρεί σοβαρότατες αμφιβολίες σε ό,τι αφορά τον γνήσια αναπτυξιακό χαρακτήρα του εν λόγω αναπτυξιακού σχεδίου. Η συμμετοχή ενός ναυπηγείου ή ναυπηγείων με έδρα την πρώην Λαοκρατική Δημοκρατία της Γερμανίας αποτελούσε παράγοντα που περιέπλεκε περαιτέρω τα πράγματα, εφόσον στην Επιτροπή δεν είχε, εκείνη τη χρονική στιγμή, περιέλθει οποιαδήποτε επίσημη κοινοποίηση ρυθμίσεων παροχής λειτουργικών ενισχύσεων προς υποστήριξη των ναυπηγείων της περιοχής Μεκλεβούργου — Πρόσω Πομμερανίας με αποτέλεσμα η Επιτροπή να μην έχει εγκρίνει τη χορήγηση οποιωνδήποτε ενισχύσεων υπέρ των εν λόγω ναυπηγείων.

Τέλος, δεν είχε καταστεί σαφές στην Επιτροπή πώς εντασσόταν το ένα σκάφος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 2 700 TEU στο συνολικό σχέδιο της Cosco ή σε ποια ναυπηγεία επρόκειτο να ναυπηγηθούν τα πλοία αυτά και ποιο επίπεδο υποστήριξης, στο πλαίσιο ποιου προγράμματος, επρόκειτο να διατεθεί για εκείνο το σκέλος της σύμβασης.

Λαμβάνοντας υπόψη όσα προηγήθηκαν, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2, για να της δοθεί η δυνατότητα να εξετάσει το χαρακτήρα αναπτυξιακής βοήθειας της εν λόγω ενίσχυσης για τη ναυπήγηση τριών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3 765 TEU για λογαριασμό της Cosco και ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 2 700 TEU, που ενδεχόταν να συνεταχθεί στο προαναφερόμενο αναπτυξιακό σχέδιο και να συνεκτιμήσει κατά πόσον συνολικά συμβιβαζόταν το σχέδιο αυτό με την κοινή αγορά.

IV

Έπειτα από τη δημοσίευση της έναρξης της διαδικασίας (1) τα ακόλουθα κράτη μέλη και οι λοιποί ενδιαφερόμενοι υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους:

— η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου,

— η δανική κυβέρνηση,

— οι ενώσεις εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

— η ένωση ναυπηγικών επιχειρήσεων της Δανίας,

— η Ένωση Δανών Εφοπλιστών.

Οι παρατηρήσεις που διαβιβάστηκαν αναφέρονταν βασικά στα ακόλουθα δύο σημεία:

1. Στο ότι οι τιμές που ζητούσε η επιχείρηση Brener Vulkan για τα τρία πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ήταν υψηλότερες από την τιμή της αγοράς που θα είχε προκύψει υπό κανονικές ανταγωνιστικές συνθήκες. Για το λόγο αυτό διατυπώθηκαν σοβαρές αμφιβολίες αναφορικά με τον γνήσια αναπτυξιακό χαρακτήρα του σχεδίου και η προτεινόμενη βοήθεια θεωρήθηκε περισσότερο ως επιδότηση προς τη ναυπηγική βιομηχανία.

2. Στο ότι η χορήγηση της ενίσχυσης θα οδηγούσε σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στη ναυτιλιακή αγορά. Ο ισχυρισμός αυτός βασίστηκε στο γεγονός ότι η Cosco, που αποτελεί την κατά σειρά πέμπτη μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και η οποία δρα ως σοβαρός ανταγωνιστής των εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας λόγω της επιθετικής της πολιτικής ναύλων, θα αποκτούσε χάρη στην επιδότηση τη δυνατότητα να αναβαθμίσει την ποιότητα του στόλου της, να αυξήσει τη μεταφορική της ικανότητα και να εξακολουθήσει να διατηρεί την πολιτική της χαμηλών ναύλων σε βάρος των εφοπλιστών της Κοινότητας.

Η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις των άλλων κρατών μελών και των λοιπών ενδιαφερομένων στη γερμανική κυβέρνηση με επιστολή της της 18ης Μαρτίου 1992, για να δοθεί έτσι στη γερμανική κυβέρνηση η δυνατότητα να τις αντικρούσει.

V

Η γερμανική κυβέρνηση αντέδρασε στην έναρξη της διαδικασίας με επιστολές της της 4ης Μαρτίου και της 1ης Ιουλίου 1992 και με τέλεφαξ της 10ης και 13ης Ιουλίου 1992. Με επιστολή της της 13ης Απριλίου 1992, η γερμανική κυβέρνηση αντέκρουσε τις παρατηρήσεις των άλλων κρατών μελών και των λοιπών ενδιαφερομένων. Οι γερμανικές παρατηρήσεις μπορεί να συνοψιστούν ως εξής:

1. Η διαμόρφωση της τιμής βασίστηκε στον υπολογισμό της τιμής στην αγορά για ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3 765 TEU σε (142 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα), σύμφωνα με τα πορίσματα της μελέτης Study of the Shipbuildentg Market 1991, που εκπονήθηκε για λογαριασμο της Επιτροπής από έναν ανεξάρτητο σύμβουλο.

   Η πραγματική τιμή των πλοίων της Cosco είναι υψηλότερη (ανέρχεται σε 201,4 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα ανά πλοίο), γεγονός που εξηγείται από τις ακόλουθες παρεκκλίσεις των προδιαγραφών:

   — λόγω της απαίτησης της υψηλότερης ταχύτητας (25 αντί των 21 κόμβων) είναι αναγκαία η τοποθέτηση ισχυρότερης μηχανής και η αύξηση του μήκους του πλοίου. Τα πλοία θα είναι έτσι σε θέση να μεταφέρουν μεγαλύτερο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων (4 070 TEU) και υψηλότερο αριθμό ψυχομένων εμπορευματοκιβωτίων. Η τελευταία αυτή προδιαγραφή καθιστά αναγκαία την παροχή πρόσθετης ενέργειας και θα χρησιμοποιηθεί ένας νέος τύπος συστημάτων ελέγχου. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται πρόσθετο κόστος ύψους: 25 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων

   — κατά παρέκκλιση από τη μελέτη που εκπόνησε ο σύμβουλος (πληρωμή τοις μετρητοίς 5 20 % κατά τη διάρκεια του χρόνου ναυπήγησης) συμφωνήθηκε ότι ποσοστό 10 % οφείλει να καταβληθεί κατά την υπογραφή της σύμβασης και το 90 % κατά την παράδοση. Το πρόσθετο κόστος προχρηματοδότησης ανέρχεται σε ποσό: 7 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων

(1) ΕΕ αριθ. C 22 της 29. 1. 1992, σ. 4.

— Το ναυπηγείο οφείλει περαιτέρω να καταβάλει ασφάλιστρα ύψους 12 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων για την ασφάλιση των πιστώσεων (το έξοδο αυτό δεν προκύπτει εάν η πληρωμή γίνει τοις μετρητοίς όπως προβλέπεται στη μελέτη του συμβούλου)	12 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων
— Αν ληφθεί υπόψη ότι στην τιμή ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που έχει υπολογιστεί στη μελέτη δεν συμπεριλαμβάνεται το κόστος των εμπορευματοκιβωτίων, θα πρέπει να προστεθεί στο ποσό της βασικής τιμής για τα εμπορευματοκιβώτια και τον επιπλέον εξοπλισμό ποσό	15 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων
Σύνολο:	59 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων

Το πρόσθετο κόστος των 59 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων θα οδηγούσε σε τελική τιμή 201 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων, σε σύγκριση με τη βασική τιμή των 142 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων που είχε υπολογιστή στη μελέτη.

2. Κατά την άποψη της γερμανικής κυβέρνησης, με τον τρόπο αυτό πληρούνται τα ισχύοντα κριτήρια [βλέπε σχετικά τη διάταξη του άρθρου 4 παράγραφος 7 της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ και την επιστολή της Επιτροπής με τα στοιχεία SG(89) D/311 της 3ης Ιανουαρίου 1989], για να καταστεί δυνατό να υπαχθεί η ενίσχυση αυτή στις διατάξεις της αναπτυξιακής βοήθειας και συγκεκριμένα:

   — το ισοδύναμο της ενίσχυσης ανέρχεται σε 25,35 %,

   — υποστηρίζεται η Κίνα να ανοίξει το εσωτερικό της εμπόριο και να βελτιώσει την οικονομική και κοινωνική της ανάπτυξη και

   — η Κίνα συγκαταλέγεται στον κατάλογο των αναπτυσσομένων χωρών.

3. Σε σχέση με την εικαζόμενη στρέβλωση του ανταγωνισμού στη ναυτιλιακή αγορά, η γερμανική κυβέρνηση αντέταξε ότι η χορήγηση της αναπτυξιακής βοήθειας για τη ναυπήγηση πλοίων δεν απαγορεύεται βάσει των διατάξεων της έβδομης οδηγίας.

4. Σε ό,τι αφορά το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 2 700 TEU, το οποίο θα παραδοθεί στην επιχείρηση Rubymonte Maritime Inc., θυγατρική εταιρεία της Cosco, η γερμανική κυβέρνηση εξήγησε ότι θα χρηματοδοτηθεί χωρίς τις διατάξεις της αναπτυξιακής βοήθειας και με τους συνήθεις όρους του ΟΟΣΑ.

5. Από τα ναυπηγεία της πρώην Λαοκρατικής Δημοκρατίας της Γερμανίας μόνο το ναυπηγείο Mathias-Thesen θα συμμετάσχει στη ναυπήγηση των πλοίων των 3 765 TEU. Το Συμβούλιο των Υπουργών ενέκρινε στις 20 Ιουλίου του 1992 μία κατ' εξαίρεση ρύθμιση από τις διατάξεις της έβδομης οδηγίας, βάσει της οποίας επιτράπηκε να ισχύσουν κατ' εξαίρεση διατάξεις προς υποστήριξη των ναυπηγείων στην επικράτεια της πρώην Λαοκρατικής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Το παραγωγικό δυναμικό του ναυπηγείου Mathias-Thesen δεν πρόκειται να μειωθεί σε επίπεδα κατώτερα από τους 87 275 cgt (1η Ιουλίου 1990). Κατά την άποψη της γερμανικής κυβέρνησης, δεν θα πρέπει να αναμένεται για την εκτέλεση της παραγγελίας της Cosco να επέλθει συμφωνία σχετικά με το χρονοδιάγραμμα της απαιτούμενης μείωσης του παραγωγικού δυναμικού κατά ποσοστό 40 % στην επικράτεια της πρώην Λαοκρατικής Δημοκρατίας της Γερμανίας, σύμφωνα με τους όρους που επιβλήθηκαν στην κατ' εξαίρεση ρύθμιση.

VI

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 7 της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ, οι ενισχύσεις που χορηγούνται στις ναυπηγικές εργασίες, στο πλαίσιο της παρεχόμενης αναπτυξιακής βοήθειας σε αναπτυσσόμενη χώρα, δεν υπάγονται στα ανώτατα όρια των λειτουργικών ενισχύσεων και μπορεί να υπαχθούν στις ενισχύσεις που είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, εάν συμβαδίζουν με τους όρους της συμφωνίας του ΟΟΣΑ όσον αφορά τις εξαγωγικές πιστώσεις στις ναυπηγικές εργασίες. Με την επιστολή της της 3ης Ιανουαρίου 1989, που έφερε στα στοιχεία SG(89) D/311, η Επιτροπή είχε διευκρινίσει στα κράτη μέλη την ερμηνεία που θα έδινε στη διάταξη του άρθρου 4 παράγραφος 7 της έβδομης οδηγίας. Σύμφωνα με όσα ορίζονται στη διάταξη αυτή, οφείλει να ανακοινώνεται στην Επιτροπή κάθε μονομερές σχέδιο χορήγησης ενισχύσεων, η οποία υποχρεούται να εξετάζει κατά πόσο η προτεινόμενη ενίσχυση μπορεί να υπαχθεί στην αναπτυξιακή βοήθεια και κατά πόσο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας του ΟΟΣΑ. Σε συνάρτηση με το σημείο αυτό, η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσο η ενίσχυση συμμορφώνεται με τα κριτήρια που καθορίζονται στο έγγραφο του ΟΟΣΑ C/WP6 (84)3 της 18ης Ιανουαρίου 1984, σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 6 της συμφωνίας για τις εξαγωγικές πιστώσεις, βάσει της οποίας οφείλουν να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις κατά τη χορηγηση της αναπτυξιακής βοήθειας:

1. Η ενίσχυση δεν προβλέπεται να χορηγηθεί για τη ναυπήγηση σκαφών, τα οποία προβλέπεται να κυκλοφορήσουν με σημαίες ευκαιρίας.

2. Εάν η ενίσχυση δεν είναι δυνατόν να υπαχθεί στις περιπτώσεις της κρατικής αναπτυξιακής βοήθειας, σύμφωνα με τα κριτήρια της συμφωνίας του ΟΟΣΑ, ο χρηματοδότης πρέπει να διαβεβαιώσει ότι η ενίσχυση αποτελεί αναπόσπαστο μέρος κάποιας διακυβερνητικής συμφωνίας.

3. Ο χρηματοδότης είναι υποχρεωμένος να αποδείξει ότι ο ιδιοκτήτης έχει την έδρα του στην επωφεληθείσα χώρα και ότι η επωφεληθείσα εταιρεία δεν αποτελεί θυγατρική εταιρεία κάποιας αλλοδαπής εταιρείας που δεν ασκεί λειτουργικές δραστηριότητες.

4. Ο επωφελούμενος πρέπει να δεσμευτεί ότι δεν θα πωλήσει το σκάφος, χωρίς την προγενέστερη έγκριση της κυβέρνησης.

5. Το σκέλος της ενίσχυσης πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον σε 25 % της αξίας της παραγγελίας, σύμφωνα με τη διαδικασία υπολογισμού που εφαρμόζει ο ΟΟΣΑ [βλέπε σχετικά το έγγραφο του ΟΟΣΑ C/WP6 (85)62 του ΟΟΣΑ της 21ης Οκτωβρίου 1985].

6. Η επωφελούμενη χώρα πρέπει να περιλαμβάνεται στον κατάλογο των αναπτυσσομένων χωρών, σύμφωνα με όσα θεσπίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 7 της έβδομης οδηγίας.

Η Επιτροπή έχει, ως εκ τούτου, το καθήκον να εξακριβώνει κατά πόσο οι ενισχύσεις που χορηγούνται για μεμονωμένες παραγγελίες, οι οποίες οφείλουν να κοινοποιούνται, βάσει των διατάξεων του άρθρου 11 παράγραφος 2 της οδηγίας, είναι δυνατόν να υπαχθούν στην αναπτυξιακή βοήθεια και κατά πόσο πληρούνται οι υπόλοιπες συνθήκες και επιβαλλόμενοι όροι. Όσον αφορά τις παραγγελίες της Cosco, η Επιτροπή επιθυμεί με την αφορμή αυτή να κάνει τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

1. Οι γερμανικές ανάγουν τις υψηλότερες τιμές των παραγγελιών για τη ναυπήγηση των τριών πλοίων στις παρεκκλίνουσες προδιαγραφές (υψηλότερη ταχύτητα κοκ.), καθώς και στο πρόσθετο κόστος χρηματοδότησης, εξαιτίας των ευνοϊκών όρων του δανείου. Ακόμη και εάν τα στοιχεία αυτά ληφθούν υπόψη, οι τιμές τοποθετούνται στα ανώτατα κλιμάκια των ισχυουσών τιμών στην αγορά γι' αυτήν την κατηγορία πλοίων. Η Επιτροπή δεν είναι ωστόσο σε θέση να καταδείξει, βασιζόμενη στα στοιχεία που διαθέτει, ότι η εν λόγω διαμόρφωση τιμών επιδρά όπως και η χορήγηση ενίσχυσης στα ναυπηγεία.

2. Οι γερμανικές αρχές παραπέμπουν στις επιπρόσθετες μεταφορικές ανάγκες της Κίνας και τις δυνατότητες που διαγράφονται, να εξοικονομηθούν μεγαλύτερα ποσά συναλλάγματος ή και να εισπραχθούν κατά την πραγματοποίηση των εισαγωγών και εξαγωγών. Άλλα κριτήρια που πρέπει να ληφθούν υπόψη είναι η προσπάθεια της Κίνας να κατοχυρώσει το μεγαλύτερο δυνατό βαθμό ανεξαρτησίας στις υπερπόντιες μεταφορές της και το ανεπαρκές δίκτυο σιδηροδρομικών και πλωτών οδών μεταφοράς στο εσωτερικό της χώρας. Η Επιτροπή είναι ωστόσο υποχρεωμένη να εξακριβώσει κατά την αξιολόγηση της εν λόγω ενίσχυσης, κατά πόσο είναι αναγκαία, καθώς και κατά πόσο συνιστά πραγματική αναπτυξιακή βοήθεια και δεν ισοδυναμεί με λειτουργική ενίσχυση προς υποστήριξη των γερμανικών ναυπηγείων. Όπως προκύπτει από την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση 730/79 Philip Morris [1], η αναγκαιότητα της ενίσχυσης αποτελεί βασικό όρο για τη διαπίστωση του συμβιβάσιμου χαρακτήρα της. Η ναυτιλιακή εταιρεία Cosco διαθέτει σήμερα επίσημα, στόλο 630 ιδιόκτητων σκαφών ή ναυλωμένων σκαφών σε μακροχρόνια βάση. Όπως υπολογίζουν οι ειδικοί, η Cosco ελέγχει μέσω των θυγατρικών της εταιρειών καθώς και μέσω άλλων συμφερόντων ένα πολύ μεγαλύτερο αριθμό πλοίων. Τα περισσότερα από τα πλοία αυτά αναπτύσσουν δραστηριότητες στις αγορές χρονοναύλωσης καθώς και στις αγορές άμεσης επιτόπιας ναύλωσης σε όλο τον κόσμο. Περίπου 80 από τα πλοία αυτά είναι πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ανήκοντας τα τελευταία χρόνια στο ταχύτατα αυξανόμενο τμήμα του στόλου της Cosco, γεγονός που καθιστά τον στόλο της την πέμπτη μεγαλύτερη επιχείρηση μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμια κλίμακα.

   Τα πλοία του στόλου της Cosco εμφανίζουν μέσο όρο ηλικίας 14 ετών, στοιχείο που εξωθεί την ναυτιλιακή εταιρεία στην υλοποίηση ενός μακροπρόθεσμου προγράμματος ανανέωσης του στόλου της. Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες της, τα νέα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα χρησιμοποιηθούν αφενός μεν στις μεταφορές στον Ειρηνικό Ωκεανό, ενώ από την άλλη πλευρά θα ενταχθούν σε δρομολόγια στη Μεσόγειο και στη γραμμή της βορειοδυτικής Ευρώπης. Η Cosco απασχολεί τη στιγμή αυτή στις μεταφορές της στη Μεσόγειο και στη βορειοδυτική Ευρώπη έξι πλοία 1100/1300 TEU. Είναι προφανής η προσπάθεια της ναυτιλιακής εταιρείας να συγκροτήσει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μεταφορών στην Ευρώπη. Η Cosco αυτοχρηματοδοτήθηκε τα τελευταία δύο με τρία χρόνια και είναι υποχρεωμένη να καλύψει τα έξοδα ανανέωσης του στόλου της από δικές της πηγές.

   Από τα στοιχεία αυτά μπορεί να αντληθεί το συμπέρασμα ότι η ναυτιλιακή εταιρεία Cosco δεν χρειάζεται να λάβει καμίας μορφής αναπτυξιακή βοήθεια, για να μπορέσει να συμβάλει στην ανάπτυξη της Κίνας. Η εταιρεία είναι οικονομικά σε θέση να αγοράσει νεότευκτα πλοία με τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά. Οι εμπορικές της δραστηριότητες δεν συνδέονται εξάλλου άμεσα με το εξωτερικό εμπόριο της Κίνας, επειδή η ναυτιλιακή εταιρεία εκτελεί παραγγελίες στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές μέσω συμβολαίων χρονοναύλωσης και άμεσης επιτόπιας ναύλωσης. Εάν παρέχονταν στην Cosco ενισχύσεις χωρίς λόγο, θα διαγραφόταν ο κίνδυνος πρόκλησης σοβαρών στρεβλώσεων του ανταγωνισμού σε έκταση που δεν συμβιβάζεται με το κοινό συμφέρον. Η Cosco αποτελεί σημαντικό παράγοντα στη διεθνή αγορά ναύλωσης σκαφών, λόγω του μεγέθους και της ανεξαρτησίας της από τις ναυτιλιακές διασκέψεις, με αποτέλεσμα οι ανταγωνιστές της να τη θεωρούν ενδεχόμενο σημαντικό ενοχλητικό παράγοντα στις θαλάσσιες μεταφορές του Ειρηνικού και σ' αυτές μεταξύ Ευρώπης και Άπω Ανατολής.

3. Η εκτίμηση αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι η Cosco έχει τόσο την πρόθεση όσο και την ικανότητα να αγοράσει το μικρότερο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 2 700 TEU στην τιμή της αγοράς χωρίς αναπτυξιακή βοήθεια. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε η γερμανική κυβέρνηση, η παραγγελία για το πλοίο αυτό που θα ναυπηγηθεί από το ναυπηγείο HDW για λογαριασμό της θυγατρικής εταιρείας της Cosco, Rubymonte Maritime Inc. (Παναμάς), δεν πρόκειται να υποστηριχθεί από τους πόρους της αναπτυξιακής βοήθειας. Η Επιτροπή είναι έτσι σε θέση να περατώσει τη διαδικασία αναφορικά με την παραγγελία αυτή και να δώσει την έγκρισή της.

Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ενισχύσεις για τη ναυπήγηση των τριών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της ναυτιλιακής εταιρείας Cosco δεν είναι δυνατόν να υπαχθούν στη γνήσια αναπτυξιακή βοήθεια, με την έννοια που δίνεται στο άρθρο 4 παράγραφος 7 της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ, ότι στρεβλώνουν ή ότι απειλούν με στρέβλωση τον ανταγωνισμό στην κοινή αγορά και ότι επηρεάζουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών τόσο στο χώρο των ναυπηγικών εργασιών, όσο και στον τομέα των ναυλώσεων, σε βαθμό που αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον, σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ,

[1] Συλλογή ΔΕΚ 1980, σ. 2671.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν χορηγούνται οποιασδήποτε μορφής ενισχύσεις που θα μπορούσαν να υπαχθούν στην αναπτυξιακή βοήθεια, για την εκτέλεση της παραγγελίας της ναυτιλιακής εταιρείας Cosco, προς ναυπήγηση ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 2 700 TEU στο ναυπηγείο Howaldtwerke-Deutsche Werft AG, στο Κίελο, και ότι οι αντίστοιχοι όροι των εξαγωγικών πιστώσεων συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

Οι ενισχύσεις που πορβλέπονται να χορηγηθούν για την παραγγελία της κρατικής κινεζικής ναυτιλιακής εταιρείας Cosco προς ναυπήγηση τριών άλλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από το ναυπηγείο Bremer Vulkan-Werft, στη Βρέμη, και το ναυπηγείο Mathias-Thesen στο Wismar, δεν είναι δυνατόν να υπαχθούν στη γνήσια αναπτυξιακή βοήθεια, με την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 7 της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ και είναι ως εκ τούτου ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά.

Άρθρο 3

Η Γερμανία ανακοινώνει στην Επιτροπή τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί προς την παρούσα απόφαση, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της εν λόγω απόφασης.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 31 Ιουλίου 1992.

Για την Επιτροπή

Leon BRITTAN

Αντιπρόεδρος