II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 25. februar 1998

om en støtte i form af udviklingsbistand, som Tyskland har ydet til bygning af et opmudringsfartøj, der er solgt til Indonesien

(meddelt under nummer K(1998) 583)

(Kun den tyske tekst er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(1999/142/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til Rådets direktiv 90/684/EØF af 21. december 1990 om støtte til skibsbygningsindustrien [1], hvis gyldighedsperiode er forlænget ved Rådets forordning (EF) nr. 3094/95 af 22. december 1995 om støtte til skibsbygningsindustrien [2], senest ændret ved forordning (EF) nr. 2600/97 [3], særlig artikel 4, stk. 7,

efter i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 93 at have givet de interesserede parter en frist til at fremsætte deres bemærkninger og under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

I

Den Europæiske Opmudringsorganisation (EuDA) indgav ved skrivelse af 3. januar 1996 en klage i forbindelse med Tysklands salg af tre opmudringsfartøjer til Indonesien. Organisationen gav udtryk for sin formodning om, at den støtte, der var ydet i forbindelse med salget, ikke var i overensstemmelse med direktiv 90/684/EØF (det syvende direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien). Ifølge skrivelsen skulle støtten have resulteret, i at en tilbudsgiver i forbindelse med et internationalt udbud om opmudringstjenester i Taiwan og Thailand havde kunnet beregne en pris, der lå under de lokale markedspriser.

Ved skrivelse SG(94) D/6533 af 17. maj 1994 til Tyskland havde Kommissionen godkendt ydelse af udviklingsbistand i forbindelse med Volkswerft Stralsunds salg af tre opmudringsfartøjer til den indonesiske virksomhed Pengerukan (»Rukindo«). Rukindo er et offentligt selskab med begrænset ansvar (GmbH), der ejes fuldt ud af finansministeriet. Udviklingsbistanden blev ydet i form af et lån fra Kreditanstalt für Wiederaufbau. Lånet dækkede 90 % af kontraktværdien i en periode på elleve år til en rentesats på 3,5 %. OECD-støtteækvivalenten var på 25,35 %. Låntager var Republikken Indonesien repræsenteret ved finansministeriet.

I anmeldelsen af støtteprojektet den 24. marts 1994 var nævnt de lokaliteter i Indonesien, hvor opmudringsfartøjerne skulle indsættes. I sin skrivelse til Tyskland vedrørende godkendelse af støtten havde Kommissionen anført, at opmudringsfartøjerne alene skulle anvendes i Indonesien.

[1] EFT L 380 af 31. 12. 1990, s. 27.
[2] EFT L 332 af 30. 12. 1995, s. 1.
[3] EFT L 351 af 23. 12. 1997, s. 18.

II

Efter at det var blevet konstateret, at opmudringsfartøjerne tilsyneladende var blevet anvendt i strid med betingelserne i forbindelse med godkendelsen af støtten, og da Tyskland ikke havde meddelt nogle ændringer, anmodede Kommissionen ved skrivelse af 31. juli 1996 om oplysninger vedrørende brugen af de pågældende opmudringsfartøjer, omfanget af den støtte, der var ydet til projektet, og det indonesiske firmas finansielle situation.

Efter en forlængelse af fristen fremsendte Tyskland de ønskede oplysninger ved skrivelse af 6. november 1996. Heri blev det bekræftet, at et opmudringsfartøj var blevet indsat i Malaysia uden for det indonesiske territorialfarvand. Der blev derimod intet oplyst om hvorvidt fartøjerne, som anført af EuDA (Den Europæiske Opmudringsorganisation), var blevet anvendt i Taiwan og Thailand.

Tyskland hævdede, at fartøjet ikke kunne fungere optimalt i indoensiske farvande, da en række store havneprojekter, som fartøjet oprindeligt blev anskaffet til, var blevet forsinket. Endvidere indgik brugen af fartøjet i Malaysia i en underentreprise udført for et indonesisk firma, medens Pengerukan aldrig havde deltaget i internationale udbud. De tyske myndigheder forpligtede sig endvidere til at henlede de indonesiske myndigheders opmærksomhed på, at brugen af opmudringsfartøjerne skulle være i overensstemmelse med det oprindeligt aftalte.

De tyske myndigheder kunne ikke fremlægge oplysninger om Rukindos finansielle forhold, da dette underordnede selskab ikke fremlægger bekræftede årsregnskaber, og da der ikke er nogen umiddelbare låneforbindelser til dette selskab.

III

På baggrund af Tysklands svar nåede Kommissionen til den konklusion, at den måde som opmudringsfartøjerne var blevet anvendt på, hverken var i overensstemmelse med dens godkendelse i skrivelse af 17. maj 1994 eller med betingelserne for ydelse af udviklingsbistand i artikel 4, stk. 7, i det syvende direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien. På dette tidspunkt var det endnu ikke fastslået, om projektet havde et udviklingsaspekt.

Kommissionen besluttede derfor at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 93, stk. 2, for at undersøge, om ydelsen og anvendelsen af støtten var i overensstemmelse med dens godkendelse af 17. maj 1994 og især, om projektet stadig havde et udviklingsaspekt, og om det var i overensstemmelse med fællesmarkedet. Tyskland blev underrettet herom ved skrivelse af 15. april 1997.

IV

Efter at meddelelsen om procedurens indledning [1] var blevet offentliggjort, fremsatte den danske regering og Den Europæiske Opmudringsorganisation bemærkninger og gav udtryk for, at brugen af opmudringsfartøjerne ikke var sket i overensstemmelse med de betingelser, der var sat for Kommissionens godkendelse, og var i strid med det syvende direktiv om støtte til skibsbygningsindustrien.

Disse bemærkninger blev videresendt til de tyske myndigheder ved skrivelse af 25. august 1997 for at give dem lejlighed til at fremsætte deres bemærkninger.

V

Tyskland reagerede på procedurens indledning ved skrivelse af 18. juni 1997 og på den danske regerings og EuDA's bemærkninger ved skrivelse af 9. oktober 1997. De tyske bemærkninger kan sammenfattes således:

Opmudringsfartøjerne skulle primært anvendes til at uddybe havnebassinerne i Tanjung Priok, Batam, Bojonogara, Surabaya, Belawan, Semarang, Panjang og Ujang Padang. På grund af finansieringsproblemer blev disse anlæg forsinket, således at opmudringsarbejderne kun kunne udføres i Belawan, Tanjung Priok og Surabaya. Hverken Rukindo eller Kreditanstalt für Wiederaufbau var ansvarlig for disse forsinkelser.

Opmudringsfartøjet KK Aru II blev indsat i Malaysia i 173 dage i 1995 og 156 dage i 1996. På grund af skader på pumper og ventiler var den egentlige tid, hvor fartøjet blev brugt i malaysisk farvand, imidlertid meget mindre. I 1996 var KK Aru II det eneste opmudringsfartøj af PT Rukindo's flåde på 32 opmudringsfartøjer, der blev indsat i udlandet.

Ved procedurens indledning henviste Kommissionen til oplysninger, hvoraf det fremgik, at et opmudringsfartøj var blevet indsat i Thailand. Ifølge Tysklands opfattelse var der imidlertid ikke tale om et af de tre førnævnte opmudringsfartøjer, med derimod om KK Irian Jaya, der mellem 21. april og 29. maj 1994 var indsat i Thailand i 31 dage.

Tyskland fremførte, at opmudringsfartøjerne var specielt konstrueret til arbejdet i Indonesien, som f.eks. krævede en større dybgang end de forhåndenværende opmudringsfartøjer havde. Opmudringsfartøjerne skulle have en dybgang på ca. 8 meter for at kunne arbejde effektivt. Det blev anført, at der kun var begrænsede muligheder for at anvende fartøjerne i andre indonesiske havne og farvande på grund af deres dybgang. For at begrænse hviletiderne til det mindst mulige og i det mindste genvinde en del af de faste omkostninger (mandskab, kapital osv.) så Rukindo sig tvunget til at tilbyde opmudringsfartøjernes

[1] EFT C 192 af 24. 6. 1997, s. 9.

tjenester til andre firmaer, som derefter havde indsat dem uden for Indonesien. Denne brug var imidlertid ikke i strid med hovedformålet, der gik ud på at udvikle den indonesiske transportinfrastruktur. Endvidere har arbejdet med gennemførelse af indonesiske projekter ifølge Tyskland fortsat haft absolut førsteprioritet. Fartøjerne var kun blevet indsat i udlandet i den periode, fartøjerne lå stille, på grund af forsinkelserne med havnebyggerierne. Udlejningen af opmudringsfartøjerne til brug i udlandet skulle fortolkes som bestræbelser på at anvende midlerne fra udviklingsbistanden på en effektiv måde for gennem valutaindtægter at tilvejebringe yderligere kapital til infrastrukturprojekter. Endvidere blev der under den midlertidige brug i udlandet indvundet erfaringer, der vil kunne bidrage til at forøge effektiviteten og konkurrencedygtigheden på det indonesiske marked.

Tyskland fremhævede endvidere, at Rukindo aldrig havde deltaget i internationale udbud og dermed ikke havde været i umiddelbar konkurrence med andre internationale opmudringsselskaber. Rukindo havde ganske vist to gange anmodet om at få tilsendt udbudsmateriale, men havde i begge tilfælde undladt at deltage i udbuddet. Opmudringsfartøjerne var imidlertid blevet udlejet som led i underentrepriser i de perioder, hvor de lå stille. Rukindo havde imidlertid ikke haft nogen direkte indflydelse på prisen for hovedtilbudsgiverens ydelser, fordi den normale praksis består i, at denne først fastlægges i forhandlinger med de forskellige opmudringsselskaber efter, at der er givet tilslag til hovedtilbudsgiveren.

Endelig har de tyske myndigheder givet tilsagn om, at de vil henlede de indonesiske myndigheders opmærksomhed på de problemer, der er forbundet med anvendelse af opmudringsfartøjerne i udlandet.

VI

I henhold til artikel 4, stk. 7, i det syvende direktiv gælder den i artikel 4, stk. 2, fastsatte maksimumsgrænse ikke for støtte, når denne ydes som udviklingsbistand til et udviklingsland. Støtten kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis den opfylder de betingelser, som OECD's arbejdsgruppe nr. 6 har fastlagt i sin aftale om fortolkning af artikel 6-8 i OECD-arrangementet om eksportkreditter til skibe, henholdsvis berigtigelsen til dette arrangement ([1]). Alle sådanne individuelle støtteprojekter skal anmeldes til Kommissionen på forhånd. Kommissionen kontrollerer det særlige udviklingsaspekt i forbindelse med den planlagte støtte for at sikre sig, at støtten falder ind under det nævnte arrangement.

Ved EF-Domstolens dom af 5. oktober 1994 i sag C-400/92 (Tyskland mod Kommissionen) blev det fastslået, at Kommissionen med undersøgelsen af dette indhold kan påse, at en støtte, som ydes i henhold til artikel 4, stk. 7, og som har til formål at sænke prisen på skibe til visse udviklingslande, i betragtning af de konkrete forhold ved støttens anvendelse kan siges at tilgodese et egentligt udviklingshensyn og ikke, selv om den opfylder OECD-betingelserne, udgør støtte til et værft i en medlemsstat, som skal være underkastet maksimumgrænsen ... ([2]).

På nuværende tidspunkt træffer Kommissionen ganske vist en beslutning vedrørende skib KK Aru II. Anvendelsen af skibene CD Bantang Anai og FF Bali II undersøges stadig. Tyskland har bekræftet, at KK Aru II ikke udelukkende er blevet anvendt i Indonesien, men siden leveringen har været anvendt over 300 dage uden for Indonesien. Dette skib er således, ikke blevet anvendt i overensstemmelse med Kommissionens godkendelsesskrivelse ([3]), og støtten er hermed misbrugt.

Skibet har været genstand for kommerciel anvendelse i Malaysia i forbindelse med internationale udbud. Det skal her anføres, at Malaysia ikke er anført på listen over støtteberettigede udviklingslande.

Tyskland har anført en række argumenter, hvorefter støttens udviklingsaspekt stadig består, og afvist, at der var tale om misbrug. Brugen af skibet uden for Indonesien skulle således ikke være i strid med hovedformålet, der gik ud på at udvikle den indonesiske infrastruktur. På baggrund af skibets større dybdegang var der kun begrænsede muligheder for at anvende det alternativt i andre indonesiske havne og farvande. Skibet var blevet brugt uden for Indonesien for at undgå, at det lå stille, og for at få dækket en del af de faste omkostninger. Det var udelukkende blevet anvendt på tidspunkter, hvor det ellers ikke ville være blevet benyttet, og der var derfor tale om en foranstaltning, der havde til formål at gøre udviklingsbistanden så effektiv som mulig.

Det kan ikke udelukkes, at disse argumenter kunne være blevet accepteret, hvis det var blevet dokumenteret, at der for så vidt angår skibets anvendelse uden for Indonesien med hensyn til såvel tidspunkt som det økonomiske aspekt var tale om en absolut undtagelse, samt at skibet var blevet anvendt på grund af begivenheder, der lå uden for regeringens kontrol, og som ikke kunne forudsiges på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet. Siden 1994 er KK Aru II blevet indsat uden for Indonesien mere end 300 dage. En sådan anvendelse kan ikke betegnes som usædvanlig. Endvidere blev skibet anvendt rent kommercielt i et land, som ikke er berettiget til udviklingsbistand, og der er ingen adækvat forbindelse mellem anvendelsen af

([1]) Kommissionens skrivelse til medlemsstaterne SG(89) D/311 og SG(97) D/4341.

([2]) Sml. 1994, I-4724, præmis 21.

([3]) Skrivelse SG(94) D/6533.

skibet uden for Indonesiens grænser og udnyttelse af skibet med henblik på at fremme Indonesiens udvikling. Endvidere kan det ikke udelukkes, at den intensive anvendelse af skibet uden for Indonesien har ført til betydelig finansielle indtægter, som ville have gjort støtten unødvendig. Hvis Kommissionen på det tidspunkt, hvor støtten blev anmeldt, havde vidst, at skibet ville blive anvendt kommercielt i Malaysia, havde Kommissionen ikke godkendt støtten. Af alle ovennævnte grunde er Kommissionen at den opfattelse, at støtten er unødvendig.

Tyskland fremfører endvidere, at skibene var blevet stillet til rådighed i forbindelse med en underentreprise. Rukindo havde ikke direkte deltaget i noget internationalt udbud og havde aldrig været i direkte konkurrence med andre opmudringsselskaber. Rukindo havde ikke haft nogen direkte indflydelse på den prisdannelse, der blev lagt til grund af den hovedtilbudsgiver, der deltog i udbuddet. De tyske myndigheder ville tage de fornødne skridt for at gøre de indonesiske myndigheder opmærksom på de problemer, der var forbundet med anvendelse af skibene i udlandet.

Kommissionen er af den opfattelse, at disse argumenter er irrelevante, da det ikke kan accepteres, at skibet er blevet anvendt kommercielt i et land, der ikke er berettiget til udviklingsbistand trods den kendsgerning, at Rukindo ikke har været direkte involveret i denne forretning. Endvidere skal der tages hensyn til, at Tyskland ikke bestrider, at skibene er blevet tilbudt under markedsprisen. Det må derfor konkluderes, at anvendelsen af skibet ikke retfærdiggør udviklingsbistand.

Kommissionen er derfor af den opfattelse, at støtten til Volkswerft Stralsunds bygning af opmudringsfartøj KK Aru II og salget af dette fartøj til Rukindo er blevet misbrugt. Hertil kommer at støtten ikke kan betragtes som egentlig udviklingsbistand efter artikel 4, stk. 7, i det syvende direktiv. Støtten fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen inden for fællesmarkedet og påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne på skibsbygningsområdet på en måde, der strider mod den fælles interesse, jf. EF-traktatens artikel 92, stk. 3, og især artikel 4, stk. 7, i skibsbygningsdirektivet —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den støtte, som Tyskland har ydet til Volkswerft Stralsunds bygning af opmudringsfartøjet KK Aru II og salget af dette opmudringsfartøj til Rukindo er uforenelig med fællesmarkedet, da støtten er blevet brugt i strid med den anvendelse, der blev godkendt ved Kommissionen (skrivelse (94) D/6533). Støtten kan ikke betragtes som udviklingsbistand efter artikel 4, stk. 7, i direktiv 90/684/EØF.

Artikel 2

Tyskland ophæver den i artikel 1 nævnte støtte og sørger for, at den tilbagebetales. Tilbagebetalingen sker efter de ifølge tysk ret gældende procedurer og bestemmelser med tillæg af renter, som regnes fra dagen for støttens ydelse til dagen for den faktiske tilbagebetaling, og som beregnes på grundlag af den referencerentesats, der anvendes ved beregning af regionalstøtte.

Artikel 3

Tyskland underretter senest to måneder efter dagen for meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om de foranstaltninger, Tyskland har truffet for at efterkomme denne beslutning.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. februar 1998.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen