II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 25 de febrero de 1998

relativa a una ayuda concedida por Alemania en calidad de ayuda al desarrollo para la construcción de una draga vendida a Indonesia

[notificada con el número C(1998) 583]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(1999/142/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Vista la Directiva 90/684/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, sobre ayudas a la construcción naval ([1]), prorrogada mediante el Reglamento (CE) nº 3094/95 del Consejo, de 22 de diciembre de 1995, sobre ayudas a la construcción naval ([2]), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2600/97 ([3]), y, en particular, el apartado 7 de su artículo 4,

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 93 del Tratado CE, y habida cuenta de las mismas,

Considerando lo siguiente:

I

Por carta de 3 de enero de 1996, la Asociación Europea de Dragado (EuDA) interpuso una denuncia en relación con la venta por parte de Alemania de tres dragas a Indonesia. La Asociación manifestó su sospecha de que la ayuda concedida en el marco de esta venta no fuese compatible con la Directiva 90/684/CEE (Séptima Directiva sobre ayudas a la construcción naval). Según lo expuesto en la carta, la ayuda habrá permitido que un proveedor que compite con otras empresas que prestan servicios de dragado en el marco de licitaciones internacionales facture en Taiwán y Tailandia a un precio inferior al del mercado local.

Mediante carta SG(94) D/6533, de 17 de mayo de 1994, dirigida a Alemania, la Comisión autorizó la concesión de una ayuda al desarrollo en relación con la venta de tres dragas del astillero Volkswerft Stralsund a la empresa indonesia Pengerukan («Rukindo»). Rukindo es una sociedad pública de responsabilidad limitada propiedad al 100 % del Ministerio de Hacienda. La ayuda al desarrollo se concedió en forma de un préstamo otorgado por el Kredietanstalt für Wiederaufbau. El préstamo cubría el 90 % del valor contractual por un período de once años a un tipo del 3,5 %. El equivalente de subvención de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) era del 25,35 %. El prestatario era la República de Indonesia representada por su Ministerio de Hacienda.

La notificación del proyecto de ayuda, de 24 de marzo de 1994, menciona los lugares de Indonesia en los que se debían emplear las dragas. En la carta dirigida a Alemania en la que autorizaba la ayuda, la Comisión había declarado que las dragas sólo debían emplearse en Indonesia.

([1]) DO L 380 de 31. 12. 1990, p. 27.
([2]) DO L 332 de 30. 12. 1995, p. 1.
([3]) DO L 351 de 23. 12. 1997, p. 18.

II

Una vez que se puso de manifiesto que las dragas no se habían utilizado en las condiciones previstas por la autorización de la ayuda y al no haber sido informada la Comisión de modificación alguna al respecto, esta institución remitió el 31 de julio de 1996 una carta a las autoridades alemanas en la que les solicitaba información sobre la explotación de las dragas, al importe de la ayuda concedida para este proyecto y a la situación financiera de la empresa indonesia.

Mediante carta de 6 de noviembre de 1996, tras una prórroga del plazo inicial, Alemania facilitó la información requerida. En ella se confirmaba que se había utilizado una draga en Malaisia, fuera de las aguas territoriales indonesias, si bien no hacía mención alguna a que se hubiese utilizado en Taiwán o en Tailandia, tal y como aseguraba la Asociación Europea de Dragado.

Alemania alegó que la draga no había podido emplearse de forma óptima en las aguas indonesias debido a los retrasos acumulados en la realización de varios proyectos de gran magnitud para la construcción de puertos para los que la draga había sido adquirida inicialmente. Además, la utilización de la draga en Malaisia se inscribía en el marco de una subcontratación con una empresa indonesia, mientras que Rukindo no ha participado nunca en licitaciones internacionales. Alemania se comprometió también a llamar la atención del Gobierno indonesio sobre el hecho de que la utilización de las dragas debía ajustarse al fin para el que habían sido adquiridas inicialmente.

Alemania no estaba en condiciones de facilitar información relativa a la situación financiera de Rukindo, dado que esta sociedad controlada por el Estado no presentaba balances anuales verificados y validados y no existía ninguna relación directa de crédito con la empresa.

III

A la vista de la respuesta de Alemania, la Comisión llegó a la conclusión de que las modalidades de utilización de las dragas no se ajustaban ni a la autorización que había concedido mediante carta de 17 de mayo de 1994, ni a las condiciones para la concesión de ayudas al desarrollo contempladas en el apartado 7 del artículo 4 de la Séptima Directiva sobre ayudas a la construcción naval. Tampoco estaba claro, en ese momento, si la ayuda prevista tenía un componente de desarrollo.

Por consiguiente, la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE con el fin de analizar si la concesión y ejecución de la ayuda se ajustaban a la autorización de 17 de mayo de 1994 y, en particular, si seguía existiendo el componente de desarrollo de este proyecto de ayuda y si era compatible con el mercado común. Mediante carta de 15 de abril de 1997, se informó a Alemania de esta decisión.

IV

A raíz de la publicación de la apertura del procedimiento [1], las autoridades danesas y la Asociación Europea de Dragado presentaron observaciones en las que consideraban que la utilización de las dragas no se ajustaba a las condiciones establecidas en la autorización de la Comisión y era contraria a las disposiciones de la Séptima Directiva sobre ayudas a la construcción naval.

Estas observaciones se remitieron a Alemania mediante carta de 25 de agosto de 1997, para que pudiera pronunciarse al respecto.

V

Alemania respondió a la incoación del procedimiento mediante carta de 18 de junio de 1997 y a las observaciones del Gobierno danés y de la EuDA, mediante carta de 9 de octubre de 1997. Sus observaciones se resumen de la manera siguiente:

El objetivo principal que se pretendía lograr con la adquisición de las dragas era aumentar la profundidad de las dársenas de Tanjung Priok, Batam, Bojonogara, Surabaya, Belawan, Semarang, Panjang y Ujang Padangt. La realización de estas tareas se retrasó por problemas de financiación, de tal forma que las actividades de dragado sólo se pudieron llevar a cabo en los puertos de Belawan, Tanjung Priok y Surabaya. La responsabilidad de estos retrasos no puede imputarse ni a Rukindo ni al Kreditanstalt für Wiederaufbau.

La draga *KK Aru II* se utilizó en Malaisia durante 173 días en 1995 y 156 días en 1996. Debido a defectos detectados en los sistemas de bombeo y en las válvulas, el tiempo real de utilización ha sido sensiblemente inferior al período total transcurrido en las aguas malaisias. En 1996, *KK Aru II* fue el único buque de la flota de PT Rukindo (que cuenta con 32 dragas) que se empleó en el extranjero.

Para incoar el procedimiento, la Comisión se basó en informaciones que apuntaban a la posibilidad de que se hubiese utilizado una draga en Tailandia. Según las autoridades alemanas, no se trataba, sin embargo, de ninguna de las tres dragas anteriores, sino de *KK Irian Jaya*, que se empleó en este país del 21 de abril al 29 de mayo de 1994, es decir, durante 31 días.

Alemania ha señalado que las dragas habían sido diseñadas especialmente para efectuar trabajos en Indonesia, dado que exigen un mayor calado que el de las demás dragas de que se disponía en aquel momento. Las dragas necesitaban una profundidad de unos ocho metros para poder operar con eficacia. Alemania ha alegado que el mayor calado de las dragas limitaba la posibilidad de que fueran utilizadas en otros puertos y otras vías navegables de Indonesia. Con objeto de reducir al mínimo posible los períodos de inactividad y recuperar al menos una parte de los gastos fijos (de personal, financieros, etc.), Rukindo se vio obligada a ofrecer los servicios de las dragas a otras empresas de dragado, que las emplearon fuera de Indonesia. No obstante, esta utilización no entra

[1] DO C 192 de 24. 6. 1997, p. 9.

en conflicto con el objetivo principal de la ayuda, que no es otro que el desarrollo de la infraestructura de transporte indonesia. Además, según los argumentos presentados por las autoridades alemanas, la finalización de los trabajos realizados en el marco de proyectos nacionales gozaba de prioridad absoluta. Los buques sólo se utilizaron en el extranjero durante los períodos de inactividad, cuando se retrasaron los proyectos de ampliación de los puertos. El alquiler de las dragas para su utilización en el extranjero se ha de entender como una medida destinada a optimizar la utilización de los fondos de la ayuda al desarrollo, con vistas a reunir los capitales necesarios para el proyecto de infraestructura, gracias al aporte de ingresos en divisas. Además, la utilización temporal de la draga en aguas extranjeras ha permitido acumular experiencias que pueden contribuir a una mayor eficacia y al aumento de la competitividad en el mercado nacional.

Por otra parte, las autoridades alemanas han subrayado que Rukindo nunca ha participado directamente en licitaciones internacionales, por lo que nunca ha estado en competencia con otras empresas internacionales de dragado. Sólo en dos ocasiones ha solicitado los pliegos de condiciones de licitaciones, y en ninguno de los dos casos participó en ellas. Las dragas se alquilaron exclusivamente durante períodos de inactividad y en el marco de subcontrataciones. Por consiguiente, Rukindo no ha ejercido influencia directa en el precio de las prestaciones del licitador principal, toda vez que, según el procedimiento habitual, éste no entabló las negociaciones con las distintas empresas de dragado hasta que no se le hubo adjudicado el contrato.

Por último, Alemania se ha comprometido a adoptar las medidas necesarias para hacer ver a la parte indonesia que la utilización de las dragas en el extranjero plantea problemas.

VI

En virtud de lo dispuesto en el apartado 7 del artículo 4 de la Séptima Directiva, las ayudas que se conceden en calidad de ayudas al desarrollo a un país en vías de desarrollo no están sometidas al límite máximo fijado por la Comisión en el apartado 2 del artículo 4. Pueden ser consideradas compatibles con el mercado común si se ajustan a las disposiciones establecidas al efecto por el Grupo de trabajo nº 6 de la OCDE en su Acuerdo relativo a la interpretación de los artículos 6 a 8 del Convenio relativo a los créditos a la exportación de buques o en el corrigendum posterior a dicho acuerdo ([1]). Se ha de notificar previamente a la Comisión cualquier proyecto de ayuda de este tipo. Esta institución verifica el componente específico de «desarrollo» de la ayuda prevista y se asegura de que se encuadra en el ámbito de aplicación del Acuerdo antes mencionado.

En su sentencia de 5 de octubre de 1994 dictada en relación con el asunto C-400/92 (Alemania/Comisión), el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas sostuvo que el análisis de este componente permite a la Comisión garantizar que las ayudas basadas en lo dispuesto en el artículo 7 y cuyo objetivo es bajar el precio de los buques destinados a determinados países en vías de desarrollo, persiguen, habida cuenta de las condiciones específicas para su utilización, un verdadero objetivo de desarrollo y no constituyen, aun ajustándose a los criterios de la OCDE, ayudas en favor de un astillero de un Estado miembro sujetas al límite máximo ([2]).

En la fase actual del procedimiento, la Comisión se limita a adoptar una decisión con relación al buque *KK Aru II*, dado que aún se sigue analizando la explotación de los buques *CD Bantang Anai* y *FF Bali II*. Alemania ha confirmado que el buque *KK Aru II* no se había utilizado exclusivamente en Indonesia, sino que, desde su entrega, había sido empleado durante más de trescientos días fuera del país. Por lo tanto, al no haberse utilizado de la forma prevista en la carta de autorización de la Comisión ([3]), la ayuda se ha empleado de forma inadecuada.

El buque se empleó en Malaisia con fines comerciales en el marco de contratos adjudicados mediante licitación. A este respecto, conviene tener en cuenta que Malaisa no figura en la lista de países susceptibles de acogerse a ayudas al desarrollo.

Alemania ha presentado una serie de argumentos según los cuales se mantiene el componente de «desarrollo» de la ayuda, por lo que ésta se ha concedido adecuadamente. En consecuencia, el hecho de que las dragas se hayan utilizado fuera de Indonesia no entra en conflicto con el objetivo principal, que no es otro que el desarrollo de las infraestructura del país. El mayor calado limita las posibilidades de utilización en otros puertos y otras vías navegables de Indonesia. Las dragas se utilizaron fuera del país con el fin de restringir los períodos de inactividad y cubrir una parte de los gastos fijos. Esta medida sólo se adoptó en aquellos períodos durante los cuales no se habría utilizado el buque. Así pues, se trataba de una medida que pretendía sacar el máximo rendimiento de la ayuda al desarrollo.

No se ha de excluir la posibilidad de que estos argumentos hubiesen sido aceptados si se hubiese demostrado que la utilización del buque fuera de Indonesia, tanto desde el punto de vista de la duración como de su importancia económica, constituía un caso muy excepcional y que era consecuencia de factores sobre los que el Gobierno no tenía influencia alguna y no eran previsibles cuando se concedió la ayuda. Desde 1994, *KK Aru II* se ha utilizado durante más de trescientos días fuera de Indonesia, por lo que no se puede calificar esta explotación de extraordinaria. Además, el buque se ha empleado

([1]) Cartas de la Comisión SG(89) D/311 y SG(97) D/4341 dirigidas a los Estados miembros.

([2]) Rec. 1994, p. I-4724, apartado 21.
([3]) Carta SG(94) D/6533.

con fines puramente comerciales en un país que no puede recibir ayudas al desarrollo, y la utilización del buque fuera de Indonesia no guarda, por otra parte, relación alguna con su utilización con vistas al desarrollo del país. Además, no se puede descartar que la utilización intensiva del buque fuera de Indonesia haya permitido obtener unos ingresos considerables que, en sí mismos, habrían hecho que la ayuda perdiese su utilidad. Por otra parte, si la Comisión hubiera sabido, en el momento de la notificación, que el buque iba a ser utilizado con fines comerciales en Malaisia, no habría autorizado la ayuda. Todas estas razones la inducen a creer que la ayuda es innecesaria.

Las autoridades alemanas alegan, por otra parte, que los buques se habían entregado en el marco de subcontrataciones. Rukindo no ha participado jamás en licitaciones internacionales, como tampoco ha competido nunca de forma directa con otras empresas proveedoras de servicios de dragado. Rukindo no tiene ninguna influencia directa en los precios fijados por el licitador principal que participa en los procedimientos de licitación. Alemania adoptará las medidas necesarias para mostrar a Indonesia que la utilización de los buques en el extranjero plantea problemas.

La Comisión considera que estos argumentos no son pertinentes, dado que no es aceptable la utilización comercial del buque en un país que no puede acogerse a ayudas al desarrollo, aun en el caso de que Rukindo no participe directamente en esta operación. Además, conviene subrayar que las autoridades alemanas no cuestionan que los buques se hayan vendido a precios inferiores a los de mercado. Por lo tanto, se puede concluir que la utilización del buque no justifica la concesión de una ayuda al desarrollo.

Por estas razones, la Comisión estima que no se ha empleado adecuadamente la ayuda concedida para la construcción por parte del astillero Volkswerft Stralsund de la draga *KK Aru II* y para su venta a Rukindo. Por ello, no puede considerarse que se trate de una verdadera ayuda al desarrollo con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7 del artículo 4 de la Séptima Directiva. Por lo tanto, la ayuda falsea o amenaza falsear la competencia en el mercado común y afecta a los intercambios entre Estados miembros en el sector de la construcción naval en sentido contrario al interés común con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE y, especialmente, en el apartado 7 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE sobre ayudas a la construcción naval,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda concedida por Alemania para la cosntrucción de la draga *KK Aru II* por parte de los astilleros Volkswerft Stralsund y para la venta de ésta a Rukindo es incompatible con el mercado común por haber sido empleada para fines distintos a los especificados en la autorización de la Comisión [carta SG(94) D/6533]. La ayuda estatal no puede ser considerada ayuda al desarrollo con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE.

Artículo 2

Alemania anulará la ayuda contemplada en el artículo 1 y adoptará las medidas necesarias para su devolución. Ésta se efectuará de conformidad con los procedimientos y disposiciones de la legislación alemana, e incluirá los intereses devengados desde la fecha de concesión de la ayuda hasta la fecha de su reembolso efectivo, calculados sobre la base del tipo utilizado como tipo de referencia para el cálculo de las ayudas de finalidad regional.

Artículo 3

Alemania informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 1998.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión