

Nombre del estudio de caso	Fraude y oposición del beneficiario a cooperar: acceso a las instalaciones
Descripción	El proyecto consistía en el suministro de seis vehículos especializados para responder a las necesidades de un beneficiario (la autoridad pública regional) en el marco de un programa de apoyo del FEDER. El beneficiario puso en marcha un procedimiento de licitación para seleccionar a un contratista que suministrara los seis vehículos especializados.
Fondo(s) EIE implicado(s)	Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)
Tipo de irregularidad	Ninguna irregularidad
Mecanismo de denuncia	La autoridad de gestión denunció el caso como irregularidad durante la fase inicial de la ejecución del proyecto.
Notificación en el IMS	Sí (Inicialmente el caso se denunció como caso de irregularidad, y en una segunda fase se reclasificó como sospecha de fraude. Sin embargo, no se demostró el fraude)
Señal(es) de alerta	El presunto fraude ocurrió durante la fase inicial del proyecto debido a sospechas de que el operador económico había ganado la licitación sin tener la capacidad para suministrar el equipo. Los indicadores y las señales de fraude que despertaron la sospecha fueron los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> • Una denuncia de que el contratista no disponía de capacidad para suministrar los seis vehículos especializados. • El hecho de que se aprobara la ejecución del proyecto a pesar de que el contratista tenía dificultades para llevar a cabo el suministro, lo que dio lugar a alegaciones de que funcionarios públicos de la autoridad de gestión habían ayudado al contratista a ganar la licitación. • El contratista no permitió que se llevara a cabo un control <i>in situ</i> en el ámbito de su oficina.
Descripción de la pauta de fraude	El consorcio internacional X ganó la licitación para el suministro de los vehículos especializados. El proyecto correspondía al ámbito de competencias de la autoridad de gestión Y (el ministerio competente). Surgió la sospecha de que el consorcio estaba intentando beneficiarse de fondos de la UE de manera ilegal y de que probablemente había recibido ayuda de la autoridad de gestión para ganar la licitación, aunque el contratista no disponía de capacidad para suministrar el equipo especializado.

	<p>Una vez que se puso en marcha la investigación, el contratista hizo todo lo posible por facilitar el equipo y organizó numerosas reuniones en el extranjero, donde realmente se producía el equipo. El socio nacional del consorcio señaló que la falta de capacidad no era por parte de ellos, sino que se debía a su socio internacional. A pesar de que en un primer momento el contratista no lograra ejecutar el proyecto y de la probable falta de experiencia y capacidad para suministrar los bienes, finalmente logró suministrar el equipo desde el extranjero. El contratista presentó cartas de intención de empresas que fabricaban este tipo de equipos. Durante la entrega de los dos primeros vehículos estuvieron presentes representantes de la Comisión, que afirmaron que los vehículos se ajustaban a los criterios del proyecto. El operador económico suministró el equipo para los fines del proyecto de la autoridad pública regional.</p>
<p>Cómo se detectó el fraude</p>	<p>El AFCOS recibió una denuncia en la que se afirmaba que el contratista no disponía de capacidad para ejecutar el proyecto. Al mismo tiempo, la OLAF abrió una investigación sobre el proyecto y solicitó la asistencia de las autoridades nacionales en virtud del Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96, relativo a los controles y verificaciones <i>in situ</i> que realiza la Comisión para la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes e irregularidades.</p> <p>Las autoridades nacionales prepararon un control <i>in situ</i> y visitaron la oficina del contratista junto con el equipo de investigación de la OLAF. Después de que diera comienzo el control <i>in situ</i>, el contratista decidió denegar a los investigadores el acceso a las instalaciones de su oficina y no les permitió recabar datos relacionados con el proyecto. En este momento todavía no se habían suministrado los seis vehículos especializados.</p> <p>El control <i>in situ</i> fracasó, ya que en ese momento la legislación nacional no incluía disposiciones pertinentes para ayudar a la OLAF en aquellos casos en que el operador económico se opone a que esta realice controles <i>in situ</i>. Como resultado de esta experiencia, se modificó la Ley de la Agencia de Inspección Financiera Pública de 2008 y se creó el capítulo 3 <i>bis</i>, titulado «Prestación de asistencia a los inspectores de la Comisión Europea a fin de otorgar acceso a las instalaciones o la documentación para llevar a cabo controles y verificaciones <i>in situ</i> en virtud del Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones <i>in situ</i> que realiza la Comisión para la protección de los intereses</p>

	<p>financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes e irregularidades».</p> <p>Sin embargo, la oposición del contratista al control <i>in situ</i> era indicio de que podría haber alguna irregularidad. En paralelo al caso abierto de la OLAF, las autoridades nacionales pusieron en marcha una investigación. Se presentó el caso ante la Fiscalía.</p> <p>Las autoridades no lograron demostrar que la intención inicial de la empresa fuera cometer un fraude contra los intereses financieros de la UE con ayuda de los funcionarios de la autoridad de gestión. En la decisión del fiscal del caso se indica que no había motivos suficientes para demostrar la participación de la autoridad de gestión ni intención por parte del consorcio. Se ejecutó el proyecto y se pagaron los fondos. Se cerró el caso de irregularidad.</p>
Dificultades encontradas	<p>Durante la fase de ejecución del proyecto, un equipo de investigadores de la OLAF, ayudado por el AFCOS de Bulgaria, intentó llevar a cabo un control <i>in situ</i>, pero el operador económico se opuso a ello. La negativa a ayudar a la OLAF durante el control <i>in situ</i> dio lugar a la modificación de la legislación nacional.</p> <p>En este caso concreto podría asumirse que, debido a las actividades de control de la OLAF, del AFCOS y de las autoridades nacionales, el proyecto se llevó a cabo a pesar de las deficiencias iniciales. La dificultad consistió en demostrar la intención de fraude por parte de alguna de las empresas o de alguno de los miembros del consorcio. Finalmente se llevó a cabo el proyecto, en la fase de instrucción se concluyó que no se había cometido fraude y no se perdieron fondos. Sin embargo, posteriormente el operador fue declarado culpable de fraude en el marco de otro proyecto.</p>
Deficiencias detectadas	<p>La primera deficiencia fue la ausencia de disposiciones que permitieran a las autoridades nacionales ayudar a la OLAF cuando un operador económico se opone a los controles sobre el terreno. Esto se solucionó con la modificación de la legislación nacional.</p> <p>La segunda deficiencia se encontraba dentro de la propia autoridad de gestión y estaba relacionada con el procedimiento de licitación y los diferentes niveles de control, a través de los que se preveía evaluar de una manera adecuada la capacidad de la empresa a la que se adjudicaría el contrato. Esta deficiencia se solucionó mediante la actualización del Reglamento interno de la autoridad de gestión.</p>

