

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 25. září 2007

o opatřeních C 47/2003 (ex NN 49/2003) provedených Španělskem ve prospěch společnosti Izar

(oznámeno pod číslem K(2007) 4298)

(Pouze španělské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2008/141/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

tost se k nim vyjádřit. Vyjádření Španělska bylo předmětem dopisů ze dne 12. ledna 2004 a 10. května 2004.

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

- (4) V rámci dvou rozhodnutí o státních podporách, která se nevztahují k tomuto řízení ⁽²⁾, přijatých v roce 2004 (to znamená po zahájení formálního vyšetřovacího řízení o zárukách na tankery pro přepravu zkapalněného plynu) shledala Komise státní podporu ve výši 864 milionů EUR, kterou Španělsko poskytlo skupině Izar, za neslučitelnou se Smlouvou o ES, a nařídila její navrácení.

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s uvedenými články ⁽¹⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

- (5) Dopisem ze dne 5. srpna 2004 se Španělsko odvolalo na článek 296 Smlouvy o ES ⁽³⁾ s cílem ochránit vojenské aktivity loděnice před očekávaným úpadkem skupiny Izar v důsledku uvedeného příkazu k navrácení podpory. V následné korespondenci španělské orgány Komisi rovněž vysvětlily způsob fungování nové vojenské lodářské společnosti jako nástupkyně společnosti Bazán (dále jen „Navantia“), zdůraznily své závazky v oblasti narušení hospodářské soutěže a navrhly způsob plnění těchto závazků.

vzhledem k těmto důvodům:

I. POSTUP

- (1) V březnu roku 2000 obdržela Komise zprávu o tom, že španělská veřejná holdingová společnost Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (dále jen „SEPI“) poskytla společnosti Repsol/Gas Natural (dále jen „Repsol“) záruky na dodávku týkající se stavby a dodávky tří tankerů pro přepravu zkapalněného plynu zadáných dvěma státním loděnicím, které byly v té době majetkem společnosti Astilleros Españoles (dále jen „AES“) a následně převedeny skupině Izar. AESA a Izar byly ve stoprocentním vlastnictví společnosti SEPI.
- (2) Dopisem ze dne 9. července 2003 oznámila Komise Španělsku své rozhodnutí o zahájení řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES, jež se týká tří neoznámených opatření.
- (3) K dopisu Komise předložily španělské orgány své připomínky v dopisech ze dne 5. srpna 2003 a 22. října 2003. V říjnu 2003 a v únoru 2004 obdržela Komise připomínky od jedné zúčastněné strany (Repsol). Tyto připomínky byly předány Španělsku, které mělo příleži-

- (6) Neuhrazené příkazy k navrácení podpory v celkové výši 1,2 miliardy EUR ⁽⁴⁾ mezitím přivedly společnost Izar do stavu záporného vlastního jmění a technického úpadku. Vzhledem k výše uvedenému vyhlásilo Španělsko dne 1. dubna 2005 likvidaci civilních loděnic, které zůstaly ve společnosti Izar (to znamená loděnice mimo dosah nedávno vytvořené společnosti Navantia: Gijón, Sestao, Manises a Sevilla), a zahájilo privatizaci uvedených loděnic.

II. POPIS PODPŮRNÝCH OPATŘENÍ

- (7) V roce 1999 uzavřela společnost Repsol smlouvy o nájmu tankerů pro přepravu zkapalněného plynu se třemi vlastníky lodí (s každým jednou), s možností je rozšířit vždy o jeden tanker, podle režimu dlouhodobého „nájmu lodí na dobu určitou“.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 209, 4.7.2003, s. 24.

⁽²⁾ Věci C 38/2003 a C 40/2000.

⁽³⁾ Tento článek umožňuje každému členskému státu „učinit opatření, která považuje za nezbytná k ochraně podstatných zájmů své bezpečnosti a která jsou spjata s výrobou zbraní, střeliva a válečného materiálu“.

⁽⁴⁾ Kromě dvou rozhodnutí z roku 2004 požadovalo další rozhodnutí z roku 1999 (věc C 3/99), aby společnost Izar vrátila dalších 111 milionů EUR.

- (8) Poté byla zahájena jednání mezi vlastníky lodí a loděnicemi, včetně korejských loděnic, ohledně stavby tří tankerů pro přepravu zkapalněného plynu. Dne 31. července 2000 byly tyto tři smlouvy na stavbu tankerů pro přepravu zkapalněného plynu uzavřeny se dvěma státními španělskými loděnicemi, jejichž vlastnictví právě přecházelo ze společnosti AESA na skupinu Izar⁽¹⁾, a byly podepsány konečné smlouvy o stavbě lodí.
- (9) Ve stejný den podepsala společnost AESA dodatek ke smlouvám o stavbě lodí, kterým se zavázala odškodnit společnost Repsol za zvláštní náklady, které by jí v souvislosti s odpovědností loděnic vznikly, pokud by zmíněné tankery pro přepravu zkapalněného plynu nebyly dodány ve smluvních termínech.
- (10) Téhož dne (31. července 2000) poskytla společnost SEPI společnosti Repsol záruky na dodávku za každou ze tří smluv o stavbě lodí, které kryly stejné škody, za jaké se společnost AESA zavázala odškodnit společnost Repsol⁽²⁾. Maximální výše ztrát byla stanovena přibližně na 180 miliónů EUR na jednu loď, to znamená celkovou výši přibližně 540 miliónů EUR. Záruky se poskytly na období od 31. července 2000 až do uplynutí dvanácti měsíců od dodávky každé lodě⁽³⁾.

III. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (11) Ve svém rozhodnutí ze dne 9. července 2003 o zahájení formálního vyšetřovacího řízení („rozhodnutí o zahájení řízení“) došla Komise k závěru, že tato tři podpůrná opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, a zpochybnila jejich slučitelnost se společným trhem. Komise došla k závěru, že příjemci podpory jsou loděnice, ale nevyloučila, že by z podpory rovněž nemohla těžit společnost Repsol, a rozhodla, že řízení podle čl. 88 odst. 2 by mělo z důvodu možnosti předložit doplňující informace potřebné k odstranění uvedených pochybností zahrnovat i společnost Repsol.

IV. PŘIPOMÍNKY OBDRŽENÉ PO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO ŘÍZENÍ

- (12) Ve svých připomínkách společnost Repsol trvá na rozlišení, které je nutno učinit mezi jejím postavením jako

smluvního příjemce záruk a jakýmkoliv předpokládaným prospěchem ze státní podpory. Podle společnosti Repsol:

- Záruky společnosti SEPI pokrývaly zisky, na které měla společnost Repsol v souladu se španělským občanským či obchodním právem nárok. Záruky odpovídaly právům věřitele vzhledem k vlastníkům lodí, společnosti Izar a loděnicím. Společnost Repsol neměla za záruky zaplatit žádnou odměnu, neboť není zvyklostí trhu, aby podniky platily za záruku, kterou obdrží za účelem dodržení smluvních podmínek.
- Kromě toho záruky neposkytovaly společnosti Repsol žádnou hospodářskou výhodu podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. Stejně jako záruky obdržené od mateřských společností vlastníků plavidel, tak i protizáruky společnosti SEPI pouze zaručovaly, že budou splněny smluvní termíny smluv o nájmu lodí na dobu určitou a smluv o stavbě lodí, čímž bude společnosti Repsol umožněno dostát smlouvám o přepravě plynu podepsaným s dalšími stranami.
- Společnost Repsol kromě záruk od společnosti Izar potřebovala ještě další záruky, ať už by je poskytla společnost SEPI nebo jiný hospodářský subjekt. Tyto záruky jsou v souladu se zvyklostmi trhu potřebné vzhledem k objemu a rizikovitosti investic a obchodních závazků.

- (13) Připomínky Španělska se shodovaly s uvedenými argumenty, pokud jde o postavení společnosti Repsol. Španělské orgány tudíž došly k závěru, že společnost Repsol nelze považovat za příjemce státní podpory.

V. POSOUZENÍ

Postavení společnosti Repsol jako případného příjemce podpory

- (14) Jedním z důvodů rozhodnutí o zahájení řízení bylo určit příjemce jakéhokoli druhu státní podpory zahrnuté v zárukách na dodávku poskytnutých společností SEPI.
- (15) Komise je toho názoru, že v souladu s občanským právem je za provedení smlouvy podepsané s kupujícím odpovědný ten, kdo dodá zboží nebo poskytne službu. Tato odpovědnost se týká jak jakosti produktu, tak i sjednaného termínu dodávky. Proto pokud není dodržena smluvní dohoda, v důsledku čehož utrpí kupující škodu, může tento vyžadovat náhrady. V tomto případě by takové náhrady příslušely loděnicím nebo jejich mateřské společnosti Izar.

⁽¹⁾ Po 20. červenci 2000 prodala společnost AESA společnosti Izar dvě loděnice odpovědné za stavbu dvou tankerů pro přepravu zkapalněného plynu. Dopisem ze dne 13. února 2003 španělské orgány potvrdily, že společnost Izar převzala odpovědnost za závazky společnosti AESA týkající se smluv o stavbě lodí.

⁽²⁾ Podle této záruky by společnost SEPI odškodnila společnost Repsol na první požádání za všechny přímé i nepřímé náklady a následné ztráty, které by společnosti Repsol vznikly, pokud by lodě nebyly dodány ve smluvních termínech souvisejících s odpovědností společnosti Izar.

⁽³⁾ Podle smluv o stavbě lodí měly být lodě dodány 15. září 2003, 15. prosince 2003 a 15. března 2004.

- (16) Vzhledem k výše uvedenému se zdá, že společnost Repsol, která pronajímala lodě postavené (loděnicemi vlastněnými) společností Izar, byla vzhledem k vlastníkům lodí a společnosti Izar v pozici věřitele. Proto ji nelze podle smlouvy o nájmu lodí na dobu určitou a podle smlouvy o stavbě lodí, včetně dodatku k této smlouvě, považovat za odpovědnou.
- (17) Vzhledem k výše uvedenému a v souladu s připomínkami společnosti Repsol a Španělska dochází Komise k závěru, že společnost Repsol nelze považovat za příjemce podpory, jelikož nezískala žádný prospěch, na který by na základě obecných norem občanského či obchodního práva neměla právo.

Ukončení řízení

- (18) Komise se domnívá, že dobrovolná likvidace majetku společnosti Izar byla vhodným opatřením ze strany Španělska, pokud jde o provedení tří nevyřešených rozhodnutí o vrácení podpory. Zejména se domnívá, že závazky a činnosti učiněné Španělskem byly z hlediska zabránění narušení hospodářské soutěže dostatečné.
- (19) Komise je rovněž toho názoru, že Španělsko úspěšně provedlo nabídkové řízení pro prodej čtyř civilních loděnic, a to otevřeným a průhledným způsobem a bez podmínek. Dne 3. listopadu 2006 povolila rada ministrů prodej loděnic v Sestao, Gijónu a Seville vítězným nabídkám. Smlouvy o privatizaci byly podepsány dne 30. listopadu 2006. Pokud jde o zbývající loděnici (Manises) došlo se k závěru, že volba, při níž se maximálně využije likvidační hodnota, spočívá v uzavření loděnice a v převedení zbylého majetku na společnost SEPI.
- (20) V důsledku likvidace a prodeje společnost Izar definitivně ukončila veškerou hospodářskou činnost. Jediným důvodem, proč společnost Izar stále existuje, je dokončení úkolů spojených s ukončením činnosti, zejména pokud jde o propouštění zaměstnanců. Po dokončení těchto úkolů půjde společnost Izar do likvidace. Tyto

činnosti svou povahou neodůvodňují použití pravidel o hospodářské soutěži stanovených Smlouvou o ES. Pokud by dotčená opatření znamenala prospěch pro společnost Izar a následné narušení hospodářské soutěže, skončilo podle Komise takové narušení v okamžiku, kdy společnost Izar ukončila svoji hospodářskou činnost a loděnice byly uzavřeny. Za těchto okolností by nemělo rozhodnutí Komise o klasifikaci těchto opatření jako podpor a o jejich eventuální slučitelnosti praktický účinek.

- (21) Formální vyšetřovací řízení zahájené podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES je tedy bezpředmětné.

VI. ZÁVĚR

- (22) Na základě těchto úvah dospěla Komise k závěru, že společnost Repsol nelze považovat za příjemce sporné podpory a že řízení proti loděnicím Izar je bezpředmětné,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Formální vyšetřovací řízení zahájené podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES se zastavuje.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Španělsku.

V Bruselu dne 25. září 2007.

Za Komisi
Neelie KROES
členka Komise