

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 25 septembre 2007

portant sur les mesures C 47/2003 (ex NN 49/2003) appliquées par l'Espagne en faveur d'Izar

[notifiée sous le numéro C(2007) 4298]

(Le texte en langue espagnole est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/141/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

par lettres le 12 janvier 2004 et le 10 mai 2004, respectivement.

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir mis les intéressés en demeure de présenter leurs observations conformément aux dispositions susvisées⁽¹⁾ et en tenant compte de leurs observations,

considérant ce qui suit:

I. PROCÉDURE

- (1) En mars 2000, la Commission a appris que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (ci-après «SEPI»), holding public espagnol, avait accordé trois garanties de livraison à la société Repsol/Gas Natural (ci-après «Repsol»), en liaison avec la construction et la livraison de trois navires transporteurs de gaz commandés à deux chantiers navals publics qui appartenaient à l'époque à Astilleros Españoles (ci-après «AESA») et transférés ensuite au groupe IZAR. Tant AESA qu'Izar étaient détenus à 100 % par la SEPI.
- (2) Par lettre du 9 juillet 2003, la Commission a informé l'Espagne de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE à l'encontre des trois mesures non notifiées.
- (3) Par lettres du 5 août 2003 et du 22 octobre 2003, les autorités espagnoles ont présenté leurs observations au sujet de la lettre de la Commission. Cette dernière a reçu les observations de l'une des parties (Repsol) en octobre 2003 et en février 2004. Ces observations ont été communiquées à l'Espagne, qui a eu la possibilité de les commenter. Les commentaires de l'Espagne ont été reçus

- (4) Dans le cadre de deux décisions concernant des aides d'État sans rapport avec la présente procédure⁽²⁾ et adoptées en 2004 (soit après l'ouverture de la procédure formelle d'examen relative aux garanties des navires transporteurs de gaz), la Commission a estimé que les aides d'État de 864 millions d'euros accordées par l'Espagne à Izar étaient incompatibles avec le traité et elle en a ordonné la récupération.

- (5) Par lettre datée du 5 août 2004, l'Espagne a invoqué l'article 296 du traité⁽³⁾ afin que les activités militaires du chantier naval échappent à la faillite prévue d'Izar, conséquence de cette injonction de recouvrement. Dans une correspondance ultérieure, les autorités espagnoles ont également expliqué à la Commission le fonctionnement de la nouvelle entreprise de construction navale militaire qui succéderait à Bazán (ci-après «Navantia»), elles ont attiré l'attention sur les engagements liés aux problèmes de concurrence et elles ont proposé une méthode de suivi de ces engagements.

- (6) Dans l'intervalle, Izar enregistrait un solde négatif des fonds propres et se trouvait en état de faillite technique du fait des injonctions de récupération pendantes, qui s'élevaient à un total de 1,2 milliard d'euros⁽⁴⁾. Dans ce contexte, le 1^{er} avril 2005, l'Espagne a mis en liquidation les chantiers navals encore présents au sein d'Izar (à savoir les chantiers navals se trouvant en dehors du périmètre de la toute nouvelle entreprise Navantia: Gijón, Sestao, Manises et Séville) et a lancé une procédure de privatisation de ces chantiers.

II. DESCRIPTION DES MESURES D'AIDE

- (7) En 1999, Repsol a attribué à trois armateurs des contrats d'affrètement d'un navire transporteur de gaz, avec l'option, pour chacun d'entre eux, d'affréter un navire-citerne supplémentaire, selon un régime de «contrat d'affrètement à temps» sur une longue durée.

⁽²⁾ Affaires C 38/03 et C 40/00.

⁽³⁾ Selon cet article, «tout État membre peut prendre les mesures qu'il estime nécessaires à la protection des intérêts essentiels de sa sécurité et qui se rapportent à la production ou au commerce d'armes, de munitions et de matériel de guerre».

⁽⁴⁾ Outre les deux décisions de 2004, une décision antérieure de 1999 (affaire C 3/99) exigeait la récupération de 111 millions d'euros supplémentaires auprès d'Izar.

⁽¹⁾ JO C 209 du 4.7.2003, p. 24.

- (8) Ultérieurement, des négociations ont été entamées entre les armateurs et des constructeurs navals, y compris des chantiers navals coréens, en vue de la construction des trois transporteurs de gaz. Le 31 juillet 2000, les trois contrats pour la construction des navires transporteurs de gaz ont été attribués à deux chantiers navals publics espagnols qui venaient d'être rachetés à AESA par Izar⁽¹⁾ et les contrats définitifs de construction navale ont été signés.
- (9) Le même jour, AESA a signé une clause supplémentaire aux contrats de construction navale dans laquelle elle s'engageait à dédommager Repsol des coûts spécifiques que cette société encourrait si, du fait des chantiers navals, les navires n'étaient pas livrés conformément aux dispositions des contrats.
- (10) Ce même jour également (31 juillet 2000), la SEPI a accordé à Repsol des garanties de livraison pour chacun des trois contrats de construction, qui couvraient les mêmes dommages et préjudices que ceux pour lesquels AESA s'était engagée à indemniser Repsol⁽²⁾. Le montant maximal des pertes a été fixé aux alentours de 180 millions d'euros par navire, soit au total quelque 540 millions d'euros. Les garanties ont été accordées pour une période prenant effet le 31 juillet 2000 et s'achevant 12 mois après la date de livraison de chaque navire⁽³⁾.

III. MOTIFS AYANT CONDUIT À L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE

- (11) Dans sa décision du 9 juillet 2003 d'ouvrir la procédure formelle d'examen (ci-après «la décision d'ouverture»), la Commission a conclu que les trois mesures d'aide constituaient des aides d'État au titre de l'article 87, paragraphe 1, du traité, et elle a contesté sa compatibilité avec le marché commun. La Commission a estimé que les bénéficiaires des aides étaient les chantiers navals, sans toutefois exclure le fait que Repsol ait pu bénéficier des aides, et elle a décidé d'inclure Repsol dans la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, afin de permettre la présentation des informations supplémentaires nécessaires pour dissiper ces doutes.

IV. OBSERVATIONS REÇUES APRÈS L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE FORMELLE

- (12) Dans ses observations, Repsol insiste sur la distinction à apporter entre sa position en tant que bénéficiaire

contractuel des garanties et un quelconque avantage supposé dérivé des aides d'État. Selon Repsol:

- les garanties de la SEPI couvraient les avantages auxquels Repsol avait droit conformément au droit civil ou commercial espagnol. Les garanties correspondaient au statut de créancier face aux propriétaires du navire, à Izar et aux chantiers. Repsol ne devait verser aucune prime pour les garanties, était donné que les pratiques du marché ne prévoient aucun paiement par les entreprises pour une garantie obtenue en vue du respect des obligations contractuelles;
- en outre, les garanties n'accordaient à Repsol aucun avantage économique au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité. À l'instar des garanties reçues des entreprises mères des armateurs, les contre-garanties de la SEPI garantissaient uniquement le respect des dispositions des contrats d'affrètement à temps et des contrats de construction navale, permettant ainsi à Repsol d'honorer les contrats de transport de gaz signés avec d'autres parties;
- Repsol aurait eu besoin d'autres garanties que celles d'Izar, indépendamment du fait qu'elles aient été octroyées par la SEPI ou par une autre entité. Ces garanties sont nécessaires conformément à la pratique du marché, compte tenu du volume et du risque des investissements et des engagements commerciaux en jeu.

- (13) Les observations de l'Espagne coïncidaient avec les arguments cités concernant la position de Repsol. Les autorités espagnoles arrivaient, par conséquent, à la conclusion selon laquelle Repsol ne pouvait être considérée comme bénéficiaire des aides d'État.

V. APPRÉCIATION

La situation de Repsol en tant que bénéficiaire potentielle des aides

- (14) L'un des objectifs de la décision d'ouverture était de pouvoir identifier le bénéficiaire de tout type d'aide d'État présente dans les garanties de livraison accordées par la SEPI.

- (15) La Commission observe que, conformément au droit civil, celui qui fournit un bien ou preste un service est responsable de l'exécution du contrat signé avec l'acheteur. Cette responsabilité couvre aussi bien la qualité du produit que le délai de livraison accordé. Par conséquent, si un accord contractuel n'est pas respecté et si, par conséquent, l'acheteur subit des dommages, il peut exiger des compensations. En l'espèce, ces compensations auraient dû être versées par le chantier naval ou son entreprise mère Izar.

⁽¹⁾ Après le 20 juillet 2000, AESA a vendu à Izar les deux chantiers navals chargés de la construction des transporteurs de gaz. Par lettre du 13 février 2003, les autorités espagnoles ont confirmé qu'Izar avait assumé la responsabilité des engagements d'AESA concernant les contrats de construction navale.

⁽²⁾ Aux termes de cette garantie, la SEPI dédommagera Repsol, à la première demande, de tous les coûts directs et indirects et pertes que cette société encourrait si les navires n'étaient pas livrés conformément à ce que prévoit le contrat de construction navale.

⁽³⁾ Selon les contrats de construction navale, les navires devaient être livrés respectivement les 15 septembre 2003, 15 décembre 2003 et 15 mars 2004.

- (16) Dans ce contexte, il semble que Repsol, qui louait les navires construits par (les chantiers navals appartenant à) Izar, se trouvait en situation de créancier par rapport aux propriétaires des navires et par rapport à Izar. Par conséquent, elle ne peut être considérée comme responsable aux termes des contrats d'affrètement à temps et de construction navale, y compris la clause additionnelle.
- (17) Compte tenu de ce qui précède, et conformément aux observations de Repsol et de l'Espagne, la Commission arrive à la conclusion que Repsol ne peut être considérée comme bénéficiaire des aides étant donné qu'elle n'a tiré aucun profit auquel elle n'aurait eu droit au titre des normes générales du droit civil ou commercial.

Clôture de la procédure

- (18) La Commission estime que la liquidation volontaire des actifs d'Izar a été une mesure appropriée aux fins de l'application par l'Espagne des trois décisions de récupération pendantes. Elle estime en particulier que les engagements et les actions mis en œuvre par l'Espagne ont été suffisants pour garantir l'absence de toute distorsion négative de la concurrence.
- (19) La Commission pense également que l'Espagne a conduit de manière satisfaisante l'appel d'offres pour la vente des quatre chantiers navals et ce, à travers une procédure ouverte, transparente et sans conditions. Le 3 novembre 2006, le Conseil des ministres a notamment autorisé la vente des chantiers navals de Sestao, Gijón et Séville aux offres l'ayant emporté. Les contrats de privatisation ont été signés le 30 novembre 2006. En ce qui concerne le chantier naval restant (Manises), il a été conclu que l'option qui maximisait le plus la valeur de liquidation consistait à fermer le chantier naval et à transférer le reste des actifs à la SEPI.
- (20) À la suite de la procédure de liquidation et de vente d'Izar, l'entreprise a cessé définitivement toute activité économique. L'unique raison pour laquelle Izar continue d'exister est pour mener à bien les tâches liées à la fermeture d'activités, notamment en ce qui concerne les licenciements. Une fois ces tâches terminées, Izar sera

liquidée. Ces activités ne sont pas de nature à justifier l'application des règles du traité relatives à la concurrence. C'est pourquoi, dans l'hypothèse où les mesures en question auraient supposé un avantage pour Izar et une distorsion de la concurrence, la Commission estime qu'une telle distorsion a pris fin au moment où Izar a cessé son activité économique et où les chantiers ont été fermés. Dans ces circonstances, une décision de la Commission conférant à ces mesures le statut d'aides et concernant leur éventuelle compatibilité n'aurait aucun effet pratique.

- (21) Par conséquent, la procédure formelle d'examen ouverte en vertu de l'article 88, paragraphe 2, du traité est sans objet.

VI. CONCLUSION

- (22) Sur la base de ces considérations, la Commission a conclu que Repsol ne peut être considérée comme bénéficiaire de l'aide litigieuse et que la procédure contre les chantiers Izar est sans objet,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La procédure formelle d'examen ouverte en vertu de l'article 88, paragraphe 2, du traité est close.

Article 2

L'Espagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 25 septembre 2007.

Par la Commission

Neelie KROES

Membre de la Commission