

KOMMISSIONENS BESLUT**av den 25 september 2007****om den åtgärd C 47/2003 (f.d. NN 49/2003) som Spanien har genomfört till förmån för Izar***[delgivet med nr K(2007) 4298]***(Endast den spanska texten är giltig)****(Text av betydelse för EES)**

(2008/141/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

nien som gavs tillfälle att bemöta dem. Spaniens kommentarer mottogs i skrivelser av den 12 januari 2004 och den 10 maj 2004.

med beaktande av fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar⁽¹⁾ ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter,

och av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

- (1) I mars 2000 fick kommissionen kännedom om att det spanska offentliga holdingbolaget Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (nedan kallat SEPI) hade beviljat Repsol/Gas Natural (nedan kallat Repsol) tre leveransgarantier i samband med byggande och leverans av tre gastankfartyg som var kontrakterade med två offentliga varv som tidigare tillhörde Astilleros Españoles (nedan kallat AESA), vilka senare överfördes till Izarkoncernen. AESA och Izar tillhörde SEPI fullt ut.
- (2) Genom en skrivelse av den 9 juli 2003 underrättade kommissionen Spanien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende de tre icke-anmälda åtgärderna.
- (3) I skrivelser av den 5 augusti 2003 och den 22 oktober 2003 lämnade de spanska myndigheterna sina kommentarer till kommissionens skrivelse. Kommissionen mottog synpunkter från en berörd part (Repsol) i oktober 2003 och februari 2004. Dessa synpunkter översändes till Spa-

- (4) I samband med två beslut om statligt stöd som inte har någon koppling till det här förfarandet,⁽²⁾ och som antogs 2004 (d.v.s. efter det att det formella granskningsförfarandet om garantierna för gastankfartygen hade inletts) ansåg kommissionen det statliga stöd på 864 miljoner euro som Spanien hade beviljat Izar som oförenligt med fördraget och begärde att det skulle återkrävas.

- (5) I en skrivelse av den 5 augusti 2004 återopade Spanien artikel 296 i fördraget⁽³⁾ för att rädda varvets militära verksamhet från Izars förutsedda konkurs, vilket var följden av ovannämnda beslut om återkrav. I senare skriftväxling förklarade de spanska myndigheterna för kommissionen hur det nya militära skeppsvarv som skulle ersätta Bazán (nedan kallat Navantía) skulle fungera. Här framhölls deras åtaganden i samband med konkurrensproblemen och man föreslog en metod för att följa upp dessa åtaganden.

- (6) Under tiden hade det pågående återkravet från Izar, på totalt 1 200 miljoner euro⁽⁴⁾, gjort att företaget hamnat i en situation med ett negativt eget kapital och teknisk konkurs. Mot bakgrund av allt detta förklarade Spanien den 1 april 2005 de civila varv som hade efterträtt Izar i likvidation (d.v.s. de varv som inte ingick i det nyligen skapade nätet Navantía, nämligen Gijón, Sestao, Manises och Sevilla) och inledde ett privatiseringsförfarande för dessa varv.

II. BESKRIVNING AV STÖDÅTGÄRDERNA

- (7) 1999 tilldelade Repsol tre rederier var befaktningskontrakt för ett gastankfartyg, med option på ytterligare ett tankfartyg var, i enlighet med en stödordning om "tillfälligt befaktning" på lång sikt.

⁽²⁾ Ärendena C 38/2003 och C 40/2000.

⁽³⁾ Artikeln lyder: "Varje medlemsstat får vidta åtgärder, som den anser nödvändiga för att skydda sina väsentliga säkerhetsintressen i fråga om tillverkning av eller handel med vapen, ammunition och krigsmateriel."

⁽⁴⁾ Förutom de två besluten från 2004 fanns ett äldre beslut från 1999 (ärende C 3/99) med ett återkrav på Izar på ytterligare 111 miljoner euro.

⁽¹⁾ EUT C 209, 4.7.2003, s. 24.

- (8) Senare inleddes förhandlingar mellan rederierna och skeppsvarven, inklusive koreanska varv, om byggandet av de tre gastankfartygen. Den 31 juli 2000 tilldelades två offentliga spanska varv de tre kontrakten för att bygga gastankfartygen. Varven hade just övergått från AESA till Izar.⁽¹⁾ Härigenom undertecknades de slutliga kontrakten för byggandet av fartygen.
- (9) Samma dag undertecknade AESA en tilläggs klausul till fartygskontrakten i vilken man förband sig att ersätta Repsol för specifika kostnader som det företaget skulle kunna råka ut för om, genom varvens ansvar, fartygen inte överlämnades i enlighet med kontraktsvillkoren.
- (10) Samma dag, den 31 juli 2000, gav SEPI Repsol leveransgarantier för de tre fartygskontrakten, som skulle täcka samma skadestånd som AESA hade åtagit sig att ersätta Repsol för.⁽²⁾ Maximibeloppet för förlusterna fastställdes till cirka 180 miljoner euro per fartyg, det vill säga totalt ungefär 540 miljoner euro. Garantier beviljades för en period som inleddes den 31 juli 2000, och fram till fristen på tolv månader efter leveransen av varje fartyg.⁽³⁾

III. ORSAKER TILL ATT FÖRFARANDET INLEDDES

- (11) I sitt beslut av den 9 juli 2003 om att inleda det formella granskningsförfarandet (*beslut om granskningsförfarande*) drog kommissionen slutsatsen att de tre stödåtgärderna utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget och frågade sig om stödet var förenligt med den gemensamma marknaden. Kommissionen ansåg att stödmottagarna var varven, men de uteslöt inte att Repsol också skulle ha kunnat få del av stödet, och beslutade, i enlighet med artikel 88.2, att inkludera Repsol för att tillåta att ytterligare nödvändig information kunde läggas fram för att skingra dessa tvivel.

IV. SYNPUNKTER SOM HAR INKOMMIT SEDAN DET FORMELLA FÖRFARANDET INLEDDES

- (12) I sina synpunkter framhöll Repsol skillnaden som måste göras mellan företagets ställning som kontraktsskötslig

mottagare av garantierna och varje eventuell fördel som kommer av det statliga stödet. Repsol hävdar följande:

— SEPI:s garantier skulle täcka sådana fördelar som Repsol hade rätt till i enlighet med spansk civil- eller handelsrätt. Garantierna gäller ställningen som borgenär gentemot ägarna till fartyget, Izar och varven. Repsol behövde inte betala något för garantierna, eftersom det inte är marknadspraxis att de företag som får en garanti att skyldigheterna i kontraktet ska respekteras, betalar för denna garanti.

— Dessutom innebär inte garantierna några ekonomiska fördelar för Repsol i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget. På samma sätt som de garantier som erhållits av varvens moderföretag garanterade SEPI:s motgarantier endast att kontraktsvillkoren i de tillfälliga befракtningskontrakten och fartygskontrakten skulle uppfyllas, vilket gjorde det möjligt för Repsol att uppfylla kontrakten om gastransport som hade undertecknats med andra parter.

— Repsol skulle ha behövt ytterligare garantier än Izars oavsett om de hade beviljats av SEPI eller något annat organ. Dessa garantier är nödvändiga enligt marknadspraxis på grund av volymen på och risken i de investeringar och handelstaganden som står på spel.

- (13) Spaniens synpunkter stämmer överens med ovanstående vad gäller Repsols ställning. De spanska myndigheterna drog alltså slutsatsen att man inte kunde anse att Repsol var mottagare av statligt stöd.

V. BEDÖMNING

Repsols ställning som potentiell stödmottagare

- (14) En av orsakerna till att förfarandet inleddes var för att fastställa vem som var mottagare av varje form av statligt stöd som fanns i leveransgarantierna som gavs av SEPI.

- (15) Kommissionen konstaterar att, i enlighet med civilrätten, är den som levererar en vara eller utför en tjänst ansvarig för att det avtal som har ingåtts med köparen genomförs. Detta ansvar gäller både produktens kvalitet och överenskommen leveransfristen. Följaktligen kan en köpare begära kompensation om ett avtal inte respekteras och köparen därför lider skada. I det här fallet skulle sådan kompensation ha gällt varvet eller moderföretaget Izar.

⁽¹⁾ Efter den 20 juli 2000 sålde AESA de två varven som ansvarade för byggnaden av gastankfartygen till Izar. I en skrivelse av den 13 februari 2003 bekräftade de spanska myndigheterna att Izar hade övertagit ansvaret för AESA:s överenskommelser angående kontrakt om byggande av fartyg.

⁽²⁾ Enligt denna garanti skulle SEPI ersätta Repsol vid första krav för alla direkta och indirekta kostnader samt påföljande förluster som Repsol skulle kunna råka ut för om fartygen inte levererades i enlighet med kontraktsvillkoren under Izars ansvar.

⁽³⁾ Enligt fartygskontrakten skulle fartygen överlämnas den 15 september 2003, den 15 december 2003 och den 15 mars 2004.

- (16) Mot bakgrund av det ovanstående tycks det som om Repsol, som hyrde de fartyg som byggdes av (varven som tillhörde) Izar, var borgenär i förhållande till ägarna av fartygen och i förhållande till Izar. Därför kan företaget inte anses vara ansvarigt enligt de tillfälliga befraktningskontrakten och fartygskontrakten, även vad gäller tilläggsklausulen.
- (17) Med hänsyn tagen till det ovanstående, och i enlighet med synpunkterna från Repsol och Spanien, drar kommissionen slutsatsen att Repsol inte kan anses som mottagare av stödet, eftersom företaget inte fick någon fördel som det inte hade rätt till på grundval av de allmänna bestämmelserna i civil- eller handelsrätten.

Slutsatser efter förfarandet

- (18) Kommissionen anser att den frivilliga likvidationen av Izars tillgångar var en lämplig åtgärd som Spanien genomförde för att tillämpa de tre aktuella besluten om återkrav. Den anser särskilt att de åtaganden och åtgärder som Spanien har gjort var tillräckliga för att garantera att en negativ snedvridning av konkurrensen inte skulle ske.
- (19) Kommissionen anser också att Spanien på ett framgångsrikt sätt genomförde uppköpserbudandet av de fyra civila varven, genom ett öppet förfarande med insyn och utan villkor. Till exempel tillät ministerrådet den 3 november 2006 försäljningen av varven Sestao, Gijón och Sevilla till de aktörer som hade lagt de vinnande anbudet. Privatiseringsavtalen undertecknades den 30 november 2006. Angående det återstående varvet (Manises) drog man slutsatsen att det alternativ som bäst utnyttjade värdet i likvidationen var att varvet stängdes och att resten av tillgångarna överfördes till SEPI.
- (20) Som ett resultat av likvidationsprocessen och försäljningen av Izar upphörde företaget definitivt med all ekonomisk verksamhet. Enda orsaken till att Izar fortfarande lever kvar är för att företaget ska genomföra de uppgifter som hör samman med avvecklingen, särskilt vad gäller uppsägning av personal. När dessa uppgifter är slutförda

kommer Izar att avvecklas. Denna verksamhet är inte av en sådan natur att det berättigar att konkurrensbestämmelserna i fördraget tillämpas. Därför anser kommissionen, med förutsättningen att åtgärderna i fråga skulle ha inneburit en fördel för Izar och en snedvridning av konkurrensen, att denna snedvridning upphörde då Izar upphörde med sin ekonomiska verksamhet och varven stängdes. Under dessa omständigheter skulle ett kommissionsbeslut om hur ett sådant stöd skulle klassificeras, och om det eventuellt var förenligt eller ej, inte ha någon praktisk betydelse.

- (21) Därför saknar det formella granskningsförfarandet i enlighet med artikel 88.2 i fördraget betydelse.

VI. SLUTSATSER

- (22) Med utgångspunkt i ovanstående drar kommissionen slutsatsen att Repsol inte kan anses vara mottagare av det ifrågasatta stödet, och att förfarandet är irrelevant.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det formella granskningsförfarande som inleddes i enlighet med artikel 88.2 i fördraget bör avslutas.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Konungariket Spanien.

Utfärdat i Bryssel den 25 september 2007.

På kommissionens vägnar

Neelie KROES

Ledamot av kommissionen