ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 25. September 2007

über die Maßnahmen C 47/2003 (ex NN 49/2003), die Spanien zugunsten von Izar durchgeführt hat

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2007) 4298)

(Nur der spanische Text ist verbindlich.)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/141/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2, Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den vorgenannten Bestimmungen [1] und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. DAS VERFAHREN

(1) Im März des Jahres 2000 erfuhr die Kommission, dass von der öffentlichen spanischen Holdinggesellschaft Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (nachstehend SEPI) drei Bürgschaften an Repsol/Gas Natural (nachstehend „Repsol") für den Bau und die Lieferung von drei Flüssiggastankern zugunsten von zwei Werften im öffentlichen Besitz, die zum damaligen Zeitpunkt zu Astilleros Españoles (nachstehend „AESA") gehörten und später an die Izar-Gruppe übertragen wurden, gewährt worden waren. Sowohl AESA als auch Izar gehörten vollständig der SEPI.

(2) Die Kommission hat Spanien mit Schreiben vom 9. Juli 2003 von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, aufgrund der drei nicht angemeldeten Maßnahmen das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

(3) Mit Schreiben vom 5. August 2003 und 22. Oktober 2003 legten die spanischen Behörden ihre Stellungnahmen zum Schreiben der Kommission vor. Die Kommission erhielt die Stellungnahmen eines Beteiligten (Repsol) im Oktober 2003 und im Februar 2004. Diese Stellungnahmen wurden Spanien zugeleitet, um Gelegenheit zu geben, sie zu kommentieren. Die Kommentare Spaniens gingen mit Schreiben vom 12. Januar 2004 bzw. 10. Mai 2004 ein.

(4) Ausgehend von zwei Entscheidungen aus dem Jahr 2004 über staatliche Beihilfen (das heißt, nach Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens wegen der Bürgschaften für die Flüssiggastanker), die nicht mit diesem Verfahren in Verbindung standen [2], vertrat die Kommission die Ansicht, dass die staatliche Beihilfe in Höhe von 864 Mio. EUR, die Spanien Izar gewährt hatte, mit dem EG-Vertrag unvereinbar sei, und ordnete ihre Rückforderung an.

(5) Mit Schreiben vom 5. August 2004 berief sich Spanien auf Artikel 296 EG-Vertrag [3], um die militärischen Aktivitäten der Werft von dem vorgesehenen Konkurs von Izar als Folge dieser Rückforderungsanordnung auszunehmen. In einem späteren Schreiben erläuterten die spanischen Behörden der Kommission auch, wie das neue Nachfolgeunternehmen für den militärischen Schiffbau von Bazán (nachstehend „Navantia") funktionieren sollte, betonten ihre Verpflichtungen im Zusammenhang mit den Wettbewerbsproblemen und schlugen eine Methode für die Überwachung dieser Verpflichtungen vor.

(6) Unterdessen hatten die offenen Rückforderungsanordnungen gegen Izar in Höhe von insgesamt 1,2 Milliarden EUR [4] das Unternehmen in eine Situation negativer Eigenmittel und technischer Insolvenz gebracht. Angesichts all dieser Faktoren meldete Spanien am 1. April 2005 Konkurs für die bei Izar verbliebenen zivilen Werften an (das heißt, die Werften, die neben der jüngst gegründeten Gesellschaft Navantia verblieben waren: Gijón, Sestao, Manises und Sevilla) und leitete ein Privatisierungsverfahren für diese Werften ein.

II. BESCHREIBUNG DER BEIHILFEMASSNAHMEN

(7) 1999 erteilte Repsol drei Schiffseignern den Zuschlag für Charterverträge über jeweils einen Flüssiggastanker mit einer Option über jeweils ein zusätzliches Tankschiff auf der Grundlage eines langfristigen Zeitchartervertrags.

[1] ABl. C 209 vom 4.7.2003, S. 24.

[2] Sachen C 38/2003 und C 40/2000.

[3] Dieser Artikel legt fest, dass jeder Mitgliedstaat „die Maßnahmen ergreifen kann, die seines Erachtens für die Wahrung seiner wesentlichen Sicherheitsinteressen erforderlich sind, soweit sie die Erzeugung von Waffen, Munition und Kriegsmaterial oder den Handel damit betreffen".

[4] Außer den beiden Entscheidungen aus dem Jahre 2004 gab es eine frühere Entscheidung aus dem Jahre 1999 (Sache C 3/99) über eine Rückforderung von weiteren 111 Mio. EUR gegen Izar.

(8) Später wurden Verhandlungen zwischen den Schiffseignern und Schiffbauunternehmen, darunter auch koreanischen Werften, über den Bau der drei Tankschiffe aufgenommen. Am 31. Juli 2000 wurden die drei Aufträge für den Bau der Flüssiggastanker zwei spanischen Werften im öffentlichen Besitz erteilt, deren Eigentum gerade von AESA auf Izar ([1]) übertragen worden war, wofür die endgültigen Schiffbauverträge unterzeichnet wurden.

(9) Am selben Tag unterzeichnete AESA eine Zusatzklausel zu den Schiffbauverträgen, durch die sie sich zur Entschädigung der besonderen Kosten gegenüber Repsol verpflichtete, die diesem entstehen würden, wenn die Schiffe durch Verschulden der Werften nicht gemäß den Vertragsbedingungen ausgeliefert würden.

(10) Am selben Tag (31. Juli 2000) gewährte SEPI Repsol Lieferbürgschaften für jeden einzelnen der drei Schiffbauverträge, die sich auf die gleichen Schäden und Einbußen erstreckten, für die AESA die Entschädigung gegenüber Repsol zugesagt hatte ([2]). Die Obergrenze der Verluste wurde auf rund 180 Mio. EUR je Schiff festgesetzt, was einem Gesamtbetrag von rund 540 Mio. EUR entspricht. Die Lieferbürgschaften wurden für eine Frist ab dem 31. Juli 2000 bis 12 Monate nach der Auslieferung jedes Schiffs erteilt ([3]).

III. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS

(11) In ihrem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens („Beschluss zur Einleitung des Verfahrens“) vom 9. Juli 2003 schlussfolgerte die Kommission, dass die drei Beihilfemaßnahmen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellten, und zweifelte ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt an. Die Kommission war der Ansicht, dass die Begünstigten der Beihilfe die Werften waren, schloss aber nicht aus, dass auch Repsol Vorteile aus der Beihilfe gezogen hatte, und entschied, Repsol in das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 einzubeziehen, um die Vorlage der zusätzlichen Informationen zu ermöglichen, die zur Ausräumung dieser Zweifel erforderlich waren.

IV. EINGEGANGENE STELLUNGNAHMEN NACH EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN VERFAHRENS

(12) In seiner Stellungnahme betont Repsol die Notwendigkeit der Unterscheidung zwischen seiner Position als vertraglich Begünstigter der Bürgschaften und jeglicher mutmaßlichen Begünstigung, die sich aus der staatlichen Beihilfe herleiten könnte. Repsol legt dar:

— Die Bürgschaften der SEPI erstreckten sich auf jene Vorteile, auf die Repsol in Übereinstimmung mit dem spanischen Zivil- und Handelsrecht Anspruch hatte. Die Bürgschaften entsprachen seiner Gläubigerposition gegenüber den Eigentümern des Schiffs, Izar und den Werften. Repsol musste keine Prämie für die Bürgschaften zahlen, da es keine marktübliche Praxis ist, dass die Unternehmen, die eine Bürgschaft für die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen erhalten, dafür bezahlen.

— Außerdem gewährten die Bürgschaften Repsol keinerlei wirtschaftlichen Vorteil im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag. Ebenso garantierten die von den Mutterunternehmen der Schiffseigner erhaltenen Bürgschaften, die Rückgarantien der SEPI, nur die Einhaltung der Vertragsbedingungen der Zeitchartervertäge und der Schiffbauverträge und ermöglichten damit Repsol die Erfüllung der von ihm mit anderen Partnern abgeschlossenen Gastransportverträge.

— Repsol benötigte zusätzliche Bürgschaften zu denen von Izar, unabhängig davon, ob sie von SEPI oder einer anderen Einrichtung gewährt worden wären. Diese Bürgschaften sind in Übereinstimmung mit der Marktpraxis angesichts des Volumens und des Risikos der vorliegenden Investitionen und kommerziellen Verpflichtungen erforderlich.

(13) Die Stellungnahme Spaniens stimmt mit den angeführten Argumenten in Bezug auf die Position von Repsol überein. Die spanischen Behörden gelangten folglich zu dem Schluss, dass Repsol nicht als Begünstigter einer staatlichen Beihilfe angesehen werden könne.

V. WÜRDIGUNG DER MASSNAHME

Die Situation von Repsol als potenzieller Begünstigter der Beihilfe

(14) Einer der Gründe für die Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens bestand darin, den Begünstigen einer staatlichen Beihilfe jeglicher Art bei den von SEPI gewährten Lieferbürgschaften zu ermitteln.

(15) Die Kommission stellt fest, dass nach dem Zivilrecht derjenige, der eine Ware liefert oder eine Dienstleistung erbringt, für die Ausführung des mit dem Käufer abgeschlossenen Vertrags verantwortlich ist. Diese Verantwortung betrifft sowohl die Qualität des Produkts als auch den vereinbarten Liefertermin. Wenn also eine vertragliche Vereinbarung nicht eingehalten wird und der Käufer infolgedessen Schäden erleidet, kann dieser Schadenersatz fordern. Im vorliegenden Fall wäre für einen solchen Schadenersatz die Werft oder ihr Mutterunternehmen Izar zuständig.

([1]) Nach dem 20. Juli 2000 verkaufte AESA die beiden für den Bau der Flüssiggastanker zuständigen Werften an Izar. Mit Schreiben vom 13. Februar 2003 bestätigten die spanischen Behörden, dass Izar die Verantwortung für die Verpflichtungen von AESA bezüglich der Schiffbauverträge übernommen hatte.

([2]) Nach dieser Bürgschaft sollte Repsol auf erste Aufforderung von SEPI für sämtliche direkten, indirekten und nachfolgenden Verluste entschädigt werden, die Repsol entstehen würden, wenn die Schiffe durch Verschulden von Izar nicht gemäß den Vertragsbedingungen ausgeliefert würden.

([3]) Nach den Schiffbauverträgen sollten die Schiffe am 15. September 2003, 15. Dezember 2003 bzw. 15. März 2004 ausgeliefert werden.

(16) Angesichts aller dieser Faktoren war Repsol, das die von (Werften im Eigentum von) Izar gebauten Schiffe charterte, offenbar in der Gläubigerposition gegenüber den Eigentümern der Schiffe und gegenüber Izar. Folglich kann es gemäß den Zeitcharter- und Schiffbauverträgen einschließlich der Zusatzklausel nicht als verantwortlich angesehen werden.

(17) Unter Berücksichtigung der vorstehenden Darlegungen und in Übereinstimmung mit den Stellungnahmen von Repsol und von Spanien gelangt die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass Repsol nicht als Begünstigter der Beihilfe angesehen werden kann, da es keinerlei Vorteil erlangte, auf den es auf der Grundlage der allgemeinen Bestimmungen des Zivil- und Handelsrechts keinen Anspruch gehabt hätte.

Einstellung des Verfahrens

(18) Die Kommission ist der Ansicht, dass die freiwillige Abwicklung des Vermögens von Izar eine geeignete Maßnahme für die Anwendung der drei offenen Rückforderungsentscheidungen durch Spanien war. Sie meint insbesondere, dass die von Spanien ausgeführten Mittelbindungen und Aktionen ausreichend waren, um zu gewährleisten, dass keine negative Wettbewerbsverzerrung eintritt.

(19) Die Kommission ist auch der Meinung, dass Spanien die Ausschreibung für den Verkauf der vier zivilen Werften über ein offenes, transparentes Verfahren ohne Auflagen zufrieden stellend durchgeführt hat. Insbesondere genehmigte der Ministerrat am 3. November 2006 den Verkauf der Werften von Sestao, Gijón und Sevilla an die erfolgreichen Bieter. Die Privatisierungsverträge wurden am 30. November 2006 unterschrieben. Was die verbleibende Werft anbelangt (Manises), so ist man zu der Schlussfolgerung gelangt, dass die Option mit der maximalen Nutzung des Wertes der Abwicklung in der Schließung der Werft und der Übertragung des restlichen Vermögens an SEPI bestand.

(20) Im Ergebnis des Abwicklungs- und Verkaufsprozesses von Izar stellte das Unternehmen seine gesamte wirtschaftliche Tätigkeit endgültig ein. Der einzige Grund für die andauernde Existenz von Izar besteht in der Durchführung der Aufgaben in Verbindung mit der Einstellung der Aktivitäten, insbesondere in Bezug auf die Entlassungen des Personals. Sobald diese Aufgaben abgeschlossen sind, wird Izar abgewickelt. Solche Aktivitäten sind nicht von einer Art, die die Anwendung der Wettbewerbsregeln des EG-Vertrags rechtfertigt. Wenn man davon ausgeht, dass in den in Frage stehenden Maßnahmen eine Vorteilnahme für Izar und eine Verzerrung des Wettbewerbs enthalten sein könnten, ist die Kommission daher der Ansicht, dass eine solche Verzerrung in dem Moment endete, in dem Izar seine Wirtschaftstätigkeit einstellte und die Werften geschlossen wurden. Unter diesen Umständen hatte eine Entscheidung der Kommission über die Einstufung dieser Maßnahmen als Beihilfen und ihre mögliche Vereinbarkeit keine praktische Wirkung.

(21) Folglich ist die Kraft des Artikels 88 Absatz 2 EG-Vertrag eingeleitete förmliche Prüfung gegenstandslos.

VI. **SCHLUSSFOLGERUGN**

(22) Gestützt auf diese Erwägungen ist die Kommission zu dem Schluss gekommen, dass Repsol nicht als Begünstigter der angefochtenen Beihilfe angesehen werden kann und dass das Verfahren gegen die Izar-Werften gegenstandslos ist —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Das gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag eingeleitete förmliche Prüfverfahren ist einzustellen.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an das Königreich Spanien gerichtet.

Brüssel, den 25. September 2007

Für die Kommission

Neelie KROES

Mitglied der Kommission