II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION
vom 29. November 2000
über die Beihilferegelung Spaniens zugunsten des Schifffahrtsunternehmens Ferries Golfo de Vizcaya

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2000) 3931)

(Nur der spanische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2001/247/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 Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß vorerwähnten Artikeln [1] und unter Berücksichtigung dieser Äußerungen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. VERFAHREN

(1) Durch eine am 21. September 1992 eingereichte Beschwerde wurde die Kommission über die Beihilferegelung Spaniens zugunsten des Schifffahrtsunternehmens Ferries Golfo de Vizcaya unterrichtet (Absichtserklärung vom 9. Juli 1992). Am 16. März, 13. und 19. April 1993 wurden drei weitere Beschwerden eingereicht. Mit Schreiben vom 1. April 1993 übermittelte Spanien der Kommission zusätzliche Auskünfte.

(2) Mit Schreiben vom 13. Oktober 1993 setzte die Kommission Spanien über ihren Beschluss in Kenntnis, bezüglich dieser Beihilfe das Verfahren gemäß Artikel 93 Absatz 2 des Vertrages (neuer Artikel 88 Absatz 2) Rechtssache C 32/93) einzuleiten. Am 10. November 1993 teilte Spanien mit, dass die Beihilfe ausgesetzt werde. Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* [2] veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, sich zu der Beihilfe zu äußern. Sie erhielt die Einlassungen der Beteiligten. Die spanischen Behörden legten ihre Argumente in ihrem Schreiben vom 25. Januar 1994 dar.

(3) Die Anwälte der Ferries Golfo de Vizcaya teilten der Kommission am 27. März 1995 mit, dass die Beihilferegelung am 7. März 1995 geändert wurde. Am 7. Juni 1995 beschloss die Kommission, das Verfahren aufgrund der Tatsache, dass keine Beihilfe vorlag, einzustellen, und setzte die spanische Regierung mit Schreiben vom 11. Juli 1995 darüber in Kenntnis [3].

(4) Durch sein Urteil vom 28. Januar 1999 in der Rechtssache T-14/96, Bretagne Angleterre Irlande (BAI) gegen die Kommission [4] hob das Gericht erster Instanz der Europäischen Gemeinschaften am 7. Juni 1995 den Kommissionsbeschluss auf.

(5) Aufgrund dieses Gerichtsurteils beschloss die Kommission am 26. Mai 1999, das 1993 eröffnete Verfahren gegen die Vereinbarung vom 9. Juli 1992 (erste Vereinbarung) auf die am 7. März 1995 getroffene Vereinbarung zwischen dem Bezirksrat von Viscaya und Ferries Golfo de Vizcaya (zweite Vereinbarung) auszudehnen. Die Kommission unterrichtete Spanien mit Schreiben vom 16. Juni 1999 über ihren Beschluss.

[1] ABl. C 70 vom 8.3.1994, S. 5 und ABl. C 233 vom 14.8.1999, S. 22.

[2] Siehe Fußnote 1, erster Teil.

[3] ABl. C 321 vom 1.12.1995, S. 4.

[4] Slg. 1999, S. II-139.

(6) Dieser Beschluss wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht [5]. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, sich zu der Beihilfe zu äußern. Sie erhielt die Äußerungen der Beteiligten, übermittelte sie an Spanien und gab diesem damit Gelegenheit zur Stellungnahme.

(7) Die spanischen Behörden legten ihre Argumente mit Schreiben vom 21. Oktober 1999 dar und brachten am 8. Februar und am 6. Juni 2000 zusätzliche Bemerkungen vor.

II. EINGEHENDE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

(8) Die ursprüngliche Vereinbarung zwischen dem Bezirksrat von Vizcaya und der Behörde für Handel, Verbrauch und Fremdenverkehr der baskischen Regierung einerseits, und Ferries Golfo de Vizcaya andererseits vom 9. Juli 1992 wurde aufgehoben und durch die Vereinbarung zwischen dem Bezirksrat von Vizcaya und Ferries Golfo de Vizcaya vom 7. März 1995 ersetzt.

II.1. **Ursprüngliche Vereinbarung (Absichtserklärung vom 9. Juli 1992) zwischen dem Bezirksrat von Vizcaya und der Behörde für Handel, Verbrauch und Fremdenverkehr der baskischen Regierung einerseits, und Ferries Golfo de Vizcaya andererseits**

(9) Die 1992 getroffene Vereinbarung zwischen der baskischen autonomen Regierung und Ferries Golfo de Vizcaya [6] legte fest, dass letztere zweimal wöchentlich (außer während drei Wochen in der Nebensaison) Linienverkehre von Bilbao nach Portsmouth und zurück anbieten und gewährleisten würde, dass bei der Auswahl der Besatzungsmitglieder und der Bedienung in den Bordgaststätten des Schiffes Personen und Unternehmen aus dem Gebiet Vizcaya und der Autonomen Gemeinschaft des Baskenlandes Vorrang erhielten. Die Vereinbarung besagte ferner, dass Ferries Golfo de Vizcaya in allen von ihnen angelaufenen Häfen Reisebüros einrichten würden.

(10) Weiter verpflichteten sich der Bezirksrat von Vizcaya und die baskische Regierung in dieser Vereinbarung, von 1993 bis 1996 eine bestimmte Anzahl Reisegutscheine zu erwerben. Die autonomen Behörden beabsichtigten, diese Gutscheine, die innerhalb eines Monats in Schiffskarten eingetauscht werden könnten, im Rahmen der Kultur- und Sozialpolitik an Angehörige benachteiligter Gruppen zu verteilen. Insgesamt belief sich diese Kaufverpflichtung der baskischen Behörden auf 26 000 Reisegutscheine im Wert von 911 800 000 ESP für den Zeitraum von März 1993 bis März 1996. Die baskischen Behörden verpflichteten sich, die Gutscheine auch dann zu buchen, wenn die Reisen aus von der Reederei Golfo de Vizcaya nicht zu vertretenden Gründen ausfielen.

(11) Für den Fall positiver Betriebserträge aus dem Liniendienst sah die Vereinbarung vor, den diesen erträgen entsprechenden Betrag von den monatlichen Zahlungen der baskischen Regierung abzuziehen. Für den Fall negativer Ergebnisse verpflichteten sich die besagten Behörden dagegen, bei Ferries Golfo de Vizcaya Buchungen im Werte des Differenzbetrags zwischen den geleisteten Teilzahlungen und dem zugesagten Gesamtbetrag zu tätigen.

(12) Als Reaktion auf die Einleitung des Verfahrens wurde die ursprüngliche Vereinbarung aufgehoben und Ferries Golfo de Vizcaya aufgefordert, eine Rückstellung in Höhe der empfangenen Beträge einschließlich Zinsen zu bilden. Am 7. März 1995 traf der Bezirksrat von Vizcaya eine neue Vereinbarung mit Ferries Golfo de Vizcaya.

II.2. **Vereinbarung zwischen dem Bezirksrat von Vizcaya und Ferries Golfo de Vizcaya vom 7. März 1995**

(13) Die zweite, über eine Laufzeit von vier Jahren getroffene Vereinbarung (von Januar 1995 bis Dezember 1998) besagte, dass das Unternehmen Ferries Golfo de Vizcaya zweimal wöchentlich Linienverkehre von Bilbao nach Portmouth und zurück mit britischen und spanischen Besatzungsmitgliedern zu gewährleisten und durchzuführen und dazu britische und spanische Güter und Dienstleistungen einzusetzen hatte.

(14) Ferner war vorgesehen, dass der Bezirksrat von Vizcaya von dem Unternehmen eine bestimmte Anzahl Reisegutscheine erwerben und sie unter den am stärksten benachteiligten sozialen Gruppen verteilen sollte, um diesen Auslandsreisen zu ermöglichen. Die Gutscheine sollten auch außerhalb des ursprünglich vorgesehenen Zeitraums in Schiffskarten eingelöst werden können, allerdings nur in der Nebensaison und sofern freie Plätze vorhanden wären. Die baskische autonome Regierung verpflichtete sich, von Januar 1995 bis Dezember 1998 46 500 Reisegutscheine im Wert von 985 500 000 ESP zu erwerben. Der Preis wurde ausgehend vom voraussichtlichen Verkaufspreis dieser Schiffskarten zur Nebensaison der fraglichen Jahre berechnet. Auf diesen Preis wurde unter Berücksichtigung der durch den Bezirksrat von Vizcaya eingegangenen langfristigen Kaufverpflichtung ein Rabatt gewährt.

II.3. **Argumente für die Einleitung des Verfahrens**

(15) Die Kommission stellte am 29. September 1993 fest, dass die erste Vereinbarung eine Beihilfe darstellte, da die Reederei von der baskischen autonomen Regierung zu nicht marktüblichen Bedingungen finanziert wurde und der Faktor Geschäftsrisiko zugunsten der Ferries Golfo de Vizcaya ausgeschaltet wurde. Folgende vier Punkte traten besonders deutlich zutage:

a) Die autonome Regierung hatte den Erwerb einer bestimmten Anzahl von Reisegutscheinen für einen Zeitraum von drei Jahren bewilligt, anstatt diese nach Bedarf anzukaufen;

[5] Siehe Fußnote 1, erster Teil.

[6] Ferries Golfo de Vizcaya waren ein Tochterunternehmen von P & O European Ferries Ltd., Vereinigtes Königreich und Vapores Suardiaz SA, Spanien. Seit 1994 sind Ferries Golfo de Vizcaya zu 100 % Eigentum von P & O European Ferries.

b) für diese Reisegutscheine wurde ein Preis über dem handelsüblichen Tarif gewährt;

c) die spanischen Behörden hatten sich verpflichtet, diese Reisegutscheine selbst dann zu buchen, wenn die Reisen nicht durchgeführt oder aus nicht von Ferries Golfo de Vizcaya zu vertretenden Gründen zu anderen Häfen umgeleitet würden;

d) sie hatten sich verpflichtet, die Verluste der Reederei zu übernehmen.

(16) Die Kommission befand demnach, dass die Beihilferegelung nicht als Ausnahme nach Maßgabe einer der Kategorien von Artikel 92 Absatz 2 und 3 (neuer Artikel 87 Absatz 2 und 3) des Vertrages betrachtet werden könnte.

(17) Aufgrund der Entscheidung des Gerichts erster Instanz vom 28. Januar 1999 vertrat die Kommission in ihrer Entscheidung vom 26. Mai 1999 über die Ausweitung des Verfahrens die Auffassung, dass die zweite Vereinbarung auch unter den Anwendungsbereich von Artikel 92 Absatz 1 (neuer Artikel 87 Absatz 1) zu fallen schien.

(18) Die Kommission wies darauf hin, dass die baskischen Autonomiebehörden nicht dargelegt hatten, inwiefern sie im Rahmen der zweiten Vereinbarung mehr Reisegutscheine als im Rahmen der ersten benötigten (46 500 anstelle von 26 000). Sie unterstellte, dass die Anzahl der Gutscheine künstlich erhöht worden war, um den verzeichneten Preisverfall der Reisegutscheine auszugleichen, was das Ziel verfolgte, die finanzielle Zuwendung aus öffentlichen Mitteln in der ursprünglich vereinbarten Höhe beizubehalten, und kam zu dem Schluss, dass die Vereinbarung kein normales Handelsgeschäft darstellte. Sie betonte gleichfalls, dass die Zahl tatsächlich durch die Behörden verteilter Gutscheine nicht einmal annähernd der im voraus erworbenen Anzahl entsprach. Sie führte als weiteren Beleg für den nicht kommerziellen Charakter der Vereinbarung die Tatsache an, dass der Reederei Ferries Golfo de Vizcaya gestattet wurde, die aufgrund der ersten Vereinbarung erhaltenen Zahlungen bis zum Inkrafttreten der zweiten einzubehalten.

(19) Ferner stellte die Kommission fest, dass die von den baskischen Autonomiebehörden gewährte Unterstützung für Ferries Golfo de Vizcaya geeignet war, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinflussen und den Wettbewerb zu verzerren, da das Unternehmen Dienstleistungen zwischen zwei Mitgliedstaaten erbrachte und im Wettbewerb mit anderen Marktbeteiligten aus der Gemeinschaft stand. Schließlich befand sie, dass für diese Regelung ihrer Einschätzung nach keine der in Artikel 92 Absatz 2 und 3 (neuer Artikel 87 Absatz 2 und 3) des Vertrages vorgesehenen Ausnahmen gelten könnte.

III. EINLASSUNGEN DER BETROFFENEN

(20) Nach Eröffnung des Verfahrens gingen Einlassungen seitens des Beihilfeempfängers Ferries Golfo de Vizcaya zugunsten der Vereinbarungen und von Brittanny Ferries, einem konkurrierenden Unternehmen, das eine Schifffahrtslinie zwischen Plymouth und Santandér betreibt, gegen dieselben ein. Die „Associación de jubilados evacuados de la guerra civil“ (Vereinigung von Rentnern, die als Kinder während des Bürgerkriegs ins Ausland evakuiert wurden) sowie die „Automobile Association Services“ drückten ihre Unterstützung für die Vereinbarungen aus.

(21) Im Folgenden werden die Einlassungen mit Bezug auf die zweite Vereinbarung dargestellt.

Brittany Ferries

(22) Brittany Ferries führten an, dass die Vereinbarung von 1995 kein normales Handelsgeschäft darstelle und die Beihilfe den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtige.

(23) Sie unterstützten die bei Eröffnung des Verfahrens vorgelegte Analyse der Kommission und wiesen darüber hinaus auf folgende Besonderheiten der Vereinbarung hin, welche eindeutig belegten, dass diese kein normales Handelsgeschäft darstelle:

a) den bezogen auf verschiedene Jahre und Monate unausgeglichen Ankauf von Gutscheinen;

b) die Bestimmung, der gemäß die Tarife überprüft würden, falls Ferries Golfo de Vizcaya ein anderes Schiff einsetzten;

c) die Tatsache, dass die baskischen Autonomiebehörden nicht gehalten waren, die Gutscheine in Überfahrten einzulösen;

d) die Vertragsbedingungen im Hinblick auf die Staatsangehörigkeit der Besatzung und die Regelmäßigkeit des Fährdienstes.

(24) Brittany Ferries führten weiter an, dass die Beihilfe unter keine der gemäß Artikel 92 (neuer Artikel 87) des Vertrages vorgesehenen Ausnahmen falle.

Ferries Golfo de Vizcaya

(25) Dagegen führten Ferries Golfo de Vizcaya an, dass die Vereinbarung von 1995 geschäftlicher Natur gewesen sei und keine Beihilfe darstelle. Sie versicherten, der Ankauf einer großen Anzahl Schiffskarten im Voraus zu einem durch die Menge begründeten Rabattpreis unterscheide sich nicht von der Praxis solcher Marktbeteiligten, die Schiffskarten für den Fremdenverkehr in großen Mengen nachfragten. Sie erklärten die erhöhte Anzahl der Gutscheine durch

a) den gewährten Preisnachlass,

b) die Erwartungen des Bezirksrats aufgrund seiner Erfahrungen bei der Teilnahme an dem auf gesamtstaatlicher Ebene durchgeführten Programm Inserso, und

c) die Tatsache, dass sein Haushalt bereits festgesetzt gewesen sei.

Bezogen auf die unvollständige Einlösung der Gutscheine unterstrich die Reederei, diese sei noch nicht abgeschlossen und würde noch weiter erfolgen (der Vereinbarung gemäß können die Gutscheine über deren Geltungsdauer hinaus eingelöst werden).

(26) Andererseits behaupteten Ferries Golfo de Vizcaya, dass ihnen aus der Einbehaltung der nach Kündigung der Vereinbarung von 1992 zu erstattenden Summen keinerlei wirtschaftlicher Vorteil erwachsen sei, zumal sie diese mit Zinsen zurückgezahlt habe.

(27) Ferries Golfo de Vizcaya führten gleichfalls an, dass, selbst wenn die Kommission die Vereinbarung von 1995 nicht als legales Handelsgeschäft betrachte, sondern darin vielmehr eine staatliche Beihilfe sehe, eine solche Hilfe dennoch genehmigt werden müsste.

(28) Bezogen auf Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe a) des Vertrages führen Ferries Golfo de Vizcaya an, dass sich der Bezirksrat von Vizcaya an andere Betreiber von internationalen Transportdiensten gewandt habe, um zu klären, wieweit die Inanspruchnahme dieser Dienste für sie von Interesse sein könne.

(29) Unter Berufung auf Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrages weisen Ferries Golfo de Vizcaya darauf hin, dass die Beihilfe zulässig sein müsste, da sie zur Förderung der Entwicklung in der Provinz Vizcaya diene, ohne die Wettbewerbsbedingungen zu verändern. Die Gesellschaft gibt an, dass „der Betrieb von Ferries Golfo de Vizcaya ohne irgendwelche negativen Auswirkungen auf Brittany Ferries zu einer Verdoppelung des Marktes für Beförderungsdienstleistungen zwischen Spanien und dem Vereinigten Königreich geführt habe."

(30) Abschließend stellten Ferries Golfo de Vizcaya fest, selbst wenn die Kommission der Auffassung sei, dass die Vereinbarung von 1995 eine unzulässige staatliche Beihilfe darstelle, könne sie keine Rückzahlung der Beihilfe anordnen, da diese seinerzeit rechtens gewährt worden sei. Sie erklärten, die Vereinbarung von 1995 sei der Kommission fristgerecht notifiziert und die Beihilfe erst nach Billigung durch die Kommission vom 7. Juni 1995 gewährt worden.

IV. **EINLASSUNGEN SPANIENS**

(31) Die baskischen Autonomiebehörden versicherten, sie hätten bei Abschluss der Vereinbarung von 1992 mit Ferries Golfo de Vizcaya (der ersten, später gekündigten Vereinbarung) zwei Ziele angestrebt. Einerseits hätten sie wie ein privater Investor gehandelt, der einem Unternehmen Finanzmittel anbietet in der Hoffnung, seine Investition werde Gewinn abwerfen. Sie hätten ein solventes Unternehmen gewählt und ihre Vereinbarung mit Ferries Golfo de Vizcaya umfasste auch eine Bestimmung, derzufolge ihnen 10 % der durch das Unternehmen in den ersten drei Betriebsjahren erzielten Gewinne zustanden. Zum anderen beabsichtigten sie, Handel und Fremdenverkehr zu fördern und zur regionalen Entwicklung des Baskenlands beizutragen. Die Beteiligung der baskischen Regierungsbehörden fiel ihrer Auffassung nach nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 92 Absatz 1 (neuer Artikel 87 Absatz 1) des Vertrages. Sie stellten jedoch fest, dass selbst wenn man dies unterstellen würde, die Beihilfe gemäß Artikel 92 Absatz 3 (neuer Artikel 87 Absatz 3) des Vertrages als Ausnahme zulässig sei.

(32) Die baskischen Autonomiebehörden gaben ferner an, dass die Vereinbarung von 1995 mit Ferries Golfo de Vizcaya, durch die dem legitimen Anliegen entsprochen werden sollte, älteren Bewohnern der Provinz Vizcaya subventionierte Reisen zu ermöglichen sowie für Personen und Institutionen in der Provinz den Zugang zu Verkehrsdienstleistungen zu erleichtern, keine Beihilfekomponente enthielt.

(33) Zum ersten Punkt wurde weiter ausgeführt, dass der Bezirksrat von Vizcaya seit 1998 an dem Inserso genannten nationalen Reisesubventionsprogramm beteiligt war, sich 1993 jedoch entschloss, da die Umsetzung des Programms problematisch geworden war, seine Vereinbarung mit Inserso zu kündigen, was 1995 praktisch wirksam wurde. Die baskischen Autonomiebehörden erklärten, die Vereinbarung mit Inserso sei wegen der Art, wie die Plätze verteilt wurden, und der begrenzten Anzahl Reiseziele gekündigt worden. Anstelle des Programms Inserso habe der Bezirksrat von Vizcaya 1996 sein eigenes Reiseprogramm „Adineko" geschaffen. Der Bezirksrat von Vizcaya erklärte, seine Einschätzung der benötigten Menge Reisegutscheine habe sich auf die Angaben des Programms Inserso gestützt. Die Tatsache, dass Adineko nur begrenzt erfolgreich war, habe in keinem Zusammenhang mit der legitimen Notwendigkeit gestanden, diese Vereinbarung zu treffen. Der Bezirksrat von Vizcaya unterstrich gleichfalls, dass er die Vereinbarung auch nach ihrem Auslaufdatum weiter einhalten werde, da für die Einlösung der Gutscheine keine zeitliche Beschränkung bestehe.

(34) Bezüglich des zweiten Punktes verwiesen die spanischen Behörden auf ihre Verpflichtung, Personen zu unterstützen, die aufgrund ihrer wirtschaftlichen oder sozialen Verhältnisse bei Reisen auf Sonderbedingungen angewiesen sind. In der Praxis wurden die Reisegutscheine an ein breites Spektrum von Personen und Institutionen (z. B. Kommunalbehörden, Verbände, Berufsschulen und Universitäten) vergeben.

(35) Desgleichen führten die baskischen Autonomiebehörden an, dass die Vereinbarung von 1995 auch dann zu genehmigen sei, wenn die Kommission sie als staatliche Beihilfe ansehe, da mit besagter Vereinbarung die Wirtschaftsentwicklung des Historischen Gebiets Vizcaya gefördert wurde, was den Bestimmungen von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrages entspräche, oder weil die Beihilfe sozialen Zwecken diente, wie in Absatz 2 Buchstabe c) des genannten Artikels vorgesehen, bzw. aus beiden Gründen.

(36) Ihr erstes Argument belegten die baskischen Behörden mit der Erklärung, Vizcaya habe Anfang der neunziger Jahre schwere Wirtschaftsprobleme durchgemacht. Der Bezirksrat beschloss, einen Beförderungsdienst zwischen Bilbao und Portsmouth zu unterstützen, um damit den mit dem Fremdenverkehr verbundenen Wirtschaftssektoren Vizcayas Anstöße zu geben. Der Bezirksrat beauftragte KPMG mit einer Untersuchung der Wirtschaftlichkeit und beschloss, mit Hilfe des Erwerbs von Reisegutscheinen für einen regelmäßigen und hochwertigen kombinierten Dienst zu sorgen.

(37) Die baskischen Autonomiebehörden bezeichneten die Art ihres Beitrags als Investitionsbeihilfe, die keine Betriebsbeihilfe darstellte. Diese sei als Minimalbeitrag zur Deckung der Anfangsinvestitionskosten von Ferries Golfo de Vizcaya bestimmt gewesen. Als die Gutscheinregelung 1992 gekündigt wurde, habe der Bezirksrat in Betracht gezogen, durch eine neue Vereinbarung mit Ferries Golfo de Vizcaya seine Selbstverpflichtung zu erfüllen und zur Deckung der Anfangsinvestitionskosten des Beförderungsdienstes beizutragen. Sie führten ferner an, dass die Beihilfe in keinem Zusammenhang mit den jährlichen Kosten von Ferries Golfo de Vizcaya stand und der Dienst wirtschaftlich betrieben werden konnte.

(38) Die baskischen Autonomiebehörden kamen zu dem Schluss, dass jeglicher anzunehmender Hinweis auf staatliche Beihilfe, den die Kommission der Vereinbarung von 1995 entnehmen könnte, als Beihilfe des Staates zu Investitionen in Vizcaya mit besonderem Charakter anzusehen sei ([7])[...], die einen grundlegenden Bestandteil der durch die Bezirksverwaltung von Vizcaya betriebenen Wirtschaftsförderungspolitik darstellte. Ihrer Auffassung nach erfüllt die „Beihilfe" die in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrages festgelegten Bedingungen, da

a) sie erheblich unter der Höchstgrenze der für Vizcaya im Jahre 1995 genehmigten staatlichen Beihilfe liegt (die vom Bezirksrat gebuchte Menge entspricht ungefähr 6,7 % der von Ferries Golfo de Vizcaya im Zusammenhang mit diesem Fährdienst getragenen Investitionskosten);

b) die Beihilfe zur Wirtschaftsentwicklung von Vizcaya beigetragen habe (bis dato habe der Fährdienst die Schaffung von 706 Arbeitsplätzen in Vizcaya und im Baskenland veranlasst);

c) die Beihilfe im Interesse der Gemeinschaft gelegen (die Kommission fördert den Kurzstreckenseeverkehr und finanziert im Ramen ihrer Regionalpolitik Verkehrsvorhaben mit) und

d) die Regelung keine negativen Auswirkungen auf Handel und Wettbewerb gehabt habe (der Bezirksrat wandte sich an alle Betreiber, die sich möglicherweise für den Fährdienst interessiert hätten; die baskischen Autonomiebehörden gaben an, der Fährdienst Bilbao/Portsmouth habe keinen Rückgang der Aktivitäten auf der von Brittany Ferries betriebenen Linie Santandér/Plymouth bewirkt).

(39) Bezüglich des zweiten Arguments gaben die baskischen Autonomiebehörden an, Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe a) des Vertrages (Beihilfe sozialer Art) biete eine Rechtsgrundlage für die Genehmigung einer staatliche Beihilfe, angenommen, die Kommission würde eine solche in der Vereinbarung von 1995 ausmachen. Die erworbenen Gutscheine seien an Personen ausgegeben worden, die sie im Rahmen spezifischer Sozialprogramme des Bezirksrats beantragt hätten. Ferner stelle die Vereinbarung keinerlei Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsbetreibern dar, da keiner von ihnen Interesse am Betrieb des Fährdienstes Bilbao/Portsmouth bekundet habe. Ferner sei die von KPMG angefertigte Wirtschaftlichkeitsstudie allen potenziell am Betrieb des Fährdienstes interessierten Wirtschaftsbeteiligten zugesandt worden und habe man von 1989 bis 1991 mit ihnen Verbindung gehalten.

(40) Abschließend gaben die baskischen Autonomiebehörden zu bedenken, dass die Kommission, falls sie trotz der vorgebrachten Argumente zu der Auffassung gelangte, es handele sich bei der Vereinbarung von 1995 um eine nicht genehmigungsfähige staatliche Beihilfe, dennoch nicht deren Rückvergütung verlangen dürfte, da dies den Grundsätzen der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes zuwiderliefe. Sie bestanden auf der Tatsache, dass die Vereinbarung von 1995 seinerzeit rechtmäßig angewandt worden sei.

V. **BEWERTUNG DER BEIHILFE**

V.1. **Rechtsgrundlage der Beihilfe**

(41) Die einzige vollständig umgesetzte Vereinbarung — die zweite, abgeschlossen am 7. März 1995 — betraf den Zeitraum zwischen 1995 und 1998. Zum Zeitpunkt ihres Abschlusses galten die „Leitlinien zur Prüfung von staatlichen Beihilfen an EG-Reedereien" vom 3. August 1989 ([8]). Diese Leitlinien wurden 1997 aufgrund der am 5. Juli 1997 veröffentlichen „Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr" ([9]) überarbeitet.

V.2. **Vorliegen Und Vereinbarkeit der Beihilfe**

V.2.1. *Vorliegen der Beihilfe*

(42) Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages (neuer Artikel 87 Absatz 1) verbietet aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

(43) Die erste Vereinbarung zwischen den baskischen Autonomiebehörden und Ferries Golfo de Vizcaya wurde aufgehoben und die von Ferries Golfo de Vizcaya bezogenen Beträge zurückerstattet. Dadurch war die Rechtssache gegenstandslos geworden.

(44) Die zweite Vereinbarung fällt nach Auffassung der Kommission in den Anwendungsbereich von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages (neuer Artikel 87 Absatz 1).

([7]) Sie berifen sich auf das Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften vom 14. September 1994 in den Rechtssachen C-278/92, C-279/92 und C-280/92, Spanien gegen die Kommission (Slg. 1994, S. I-4103).

([8]) Anhang 1 der „Finanziellen und steuerlichen Maßnahmen im Seeverkehr mit Schiffen, die in der Gemeinschaft eingetragen sind", SEK(89)921 endg. vom 3.8.1989.

([9]) ABl. C 205 vom 5.7.1997, S. 5.

(45) Zunächst sei daran erinnert, dass das Gericht erster Instanz in seinem Urteil vom 28. Januar 1999 in dieser Sache feststellte: „Folglich kann eine zugunsten eines Unternehmens getroffene staatliche Maßnahme in Form eines Vertrages über den Erwerb von Reisegutscheinen nicht allein deshalb von vornherein vom Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 92 des Vertrages ausgenommen werden, weil sich die Vertragsparteien zu gegenseitigen Leistungen verpflichten" (Erwägungsgrund 71). Um zu klären, ob die Vereinbarung von 1995 in den Anwendungsbereich von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages (neuer Artikel 87 Absatz 1) fällt, muss untersucht werden, ob sie einem „normalen Handelsgeschäft" entspricht (siehe z. B. Erwägungsgrund 75 zum Urteil des Gerichts erster Instanz).

(46) Die baskischen Autonomiebehörden führten an, die in der Vereinbarung festgelegte Anzahl von Reisegutscheinen (15 000 in den Jahren 1995 und 1996, 9 000 in den Jahren 1997 und 7 500 im Jahre 1998) sei ausgehend von der jährlichen Zahl Begünstigter im Rahmen des Programms Inserso in Vizcaya (in der Praxis ungefähr 15 000) berechnet worden, d. h. des Programms, welches sie zu kündigen und durch ein eigenes (nämlich das Program Adineko) zu ersetzen beabsichtigten.

(47) Aufgrund der ihr gemachten Angaben gelangt die Kommission zu der Einschätzung, dass die Gesamtzahl der durch den Bezirksrat von Vizcaya erworbenen Reisegutscheine nicht seinem tatsächlichen Bedarf entsprechend festgelegt wurde, und dass die zweite Vereinbarung kein normales Handelsgeschäft darstellt, sondern vielmehr abgeschlossen wurde, um die in der ersten Vereinbarung enthaltene Beihilfe in ihrer ursprünglichen Höhe beizubehalten, wie im Folgenden gezeigt wird.

V.2.1.1. Subventionierte Reisen

(48) Die Behauptung, der Bedarf des Bezirksrats von Vizcaya sei anhand der Zahlen von Inserso (ca. 15 000 Begünstigte pro Jahr in Vizcaya) berechnet worden, lässt sich wie im Folgenden dargelegt wird, nicht ausrechterhalten.

(49) Der Bezirksrat von Vizcaya beschloss, im Jahre 1995 15 000 Reisegutscheine von Ferries Golfo de Vizcaya zu erwerben, als er noch am Programm Insero teilnahm, von dem er behauptete, dass es in Vizcaya 15 000 Personen begünstigte. Die baskischen Autonomiebehörden lieferten keine Erklärung dafür, warum sich der Bedarf in Vizcaya 1995 verdoppelte. Sie gaben auch nicht an, weshalb 1997 und 1998 im Rahmen des Programms nur 9 000 bzw. 7 500 Reisegutscheine (statt 15 000) verteilt wurden. Als der Bezirksrat von Vizcaya beschloss, sich zum Ankauf dieser Anzahl Reisegutscheine zu verpflichten, war ihm nicht bekannt, dass das Programm Inserso weiter für Bewohner des Gebiets eingesetzt werden ([10]) und sein eigenes Programm nicht zu Ende geführt würde. Die baskischen Autonomiebehörden erklärten auch nicht, weshalb die Anzahl der erworbenen Reisegutscheine je nachdem, um welchen Monat es sich handelte, so stark schwankte (im Januar 1995 wurden z. B. nur 750 im Vergleich zu 3 000 Gutscheinen im Februar desselben Jahres angekauft).

(50) Das Programm des Bezirksrats von Vizcaya unter dem Titel Adineko wurde erst 1996, d. h. also nach Abschluss der Vereinbarung von 1995 verabschiedet. Andererseits geht aus den von den baskischen Autonomiebehörden gelieferten Informationen hervor, dass das besagte Programm, welches angeblich Inserso ersetzen und die durch den Bezirksrat von Vizcaya erworbenen Reisegutscheine verwenden sollte, nur eine begrenzte Anzahl Reisen nach England anbot: 2 132 im Jahre 1996 (14 % aller in diesem Jahr angekauften Reisegutscheine), 1 000 im Jahre 1997 (11 %), 400 im Jahre 1998 (5 %): 3 532 insgesamt.

V.2.1.2. Zugang zum Verkehr für Bevölkerung und Institutionen von Vizcaya

(51) Die baskischen Autonomiebehörden machten keine Angaben darüber, wie sie den Bedarf aufgrund des zweiten Programmbereichs (mit dem der Zugang zum Fährverkehr für Bevölkerung und Institutionen von Vizcaya erleichtert werden sollte, im Gegensatz zu den Urlaubsangeboten nach Maß im Rahmen von Inserso oder Adineko). In der Praxis wurden den genannten Behörden zufolge zwischen 1995 und 1998 12 520 Reisegutscheine im Rahmen dieses Programms verteilt.

(52) Auf der anderen Seite enthält die Vereinbarung verschiedene bei einem normalen Handelsvertrag zum Ankauf von Reisegutscheinen unübliche Bestimmungen, wie zum Beispiel:

a) In der Vereinbarung wird die Anzahl Reisen festgelegt, die Ferries Golfo de Vizcaya wöchentlich bzw. jährlich durchzuführen haben, und es werden die Tage bestimmte, an denen die Schiffe zu verkehren haben (siehe Artikel 3b der Vereinbarung) ([11]), in der Vereinbarung wird gleichfalls festgelegt, dass der Bezirksrat von Vizcaya seine Zustimmung geben muss, wenn Ferries Golfo de Vizcaya den Fährdienst mit einem anderen Schiff durchführen wollen (siehe Artikel 1 — in Artikel 3a wird bestimmt, welche Freizeitaktivitäten an Bord anzubieten sind);

b) in Artikel 3a der Vereinbarung werden bestimmte Bedingungen wie die Staatsangehörigkeit der Besatzung und die Herkunft der Güter und Dienstleistungen festgelegt.

(53) Aufgrund der oben dargelegten Umstände gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass der Erwerb von Reisegutscheinen bei Ferries Golfo de Vizcaya im Rahmen der zweiten Vereinbarung nicht den von den baskischen Autonomiebehörden vorgebrachten echten sozialen Anliegen entsprach, und auch kein normales Handelsgeschäft sondern vielmehr eine Beihilfe an die Reederei darstellt. Die Tatsache, dass die in der ersten wie in der zweiten Vereinbarung gewährten Mengen ähnlich groß sind ([12]), bekräftigt diese Schlussfolgerung nur noch zusätzlich. Die Autonomiebehörden haben ein zweites Programm aufgelegt, mit dessen Hilfe die Reederei weiterhin Beihilfe in derselben Höhe beziehen konnte wie 1992 zugesagt.

([10]) Obwohl der Bezirksrat von Vizcaya seinen Beitrag zum Programm eingestellt hatte.

([11]) Ferries Golfo de Vizcaya dürfen ihren Dienstplan aus geschäftlichen Gründen nur nach Meldung an den Bezirksrat von Vizcaya ändern.

([12]) 911 800 000 ESP entsprechend der ersten, und 985 500 000 ESP entsprechend der zweiten Vereinbarung.

(54) Schließlich haben die Mengen, die der Bezirksrat von Vizcaya den Ferries Golfo de Vizcaya gewährte, aller Wahrscheinlichkeit nach den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt und den Wettbewerb verfälscht, da die Reederei zwischen zwei Mitgliedstaaten (Vereinigtes Königreich und Spanien) operiert und mit anderen Wirtschaftsbeteiligten aus der Gemeinschaft konkurriert. Internationale Seeverkehrsdienstleistungen sind seit langem liberalisiert (siehe inbesondere die Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern ([13]). Ferries Golfo de Vizcaya stehen im direkten Wettbewerb mit mindestens einer weiteren Reederei, Brittany Ferries, die ihre Dienste zwischen Plymouth im Vereinigten Königreich und Santandér in Spanien anbietet. Andererseits ist anzumerken, dass das Mutterunternehmen von Ferries Golfo de Vizcaya, P & O, auf verschiedenen innergemeinschaftlichen Strecken operiert und mit anderen Wirtschaftsbeteiligten aus der Gemeinschaft konkurriert. Die Tatsache, dass die Fahrgastbeförderung bei Brittany Ferries in dem fraglichen Zeitraum zunahm, bedeutet nicht, dass die Beihilfen nicht den Wettbewerb verfälscht hätten, denn die besagte Zunahme hätte ja noch größer sein können, falls es die Beihilfen nicht gegeben hätte.

(55) Das Gericht erster Instanz befindet in seinem Urteil vom 28. Januar 1999: „Da die von den spanischen Behörden erworbenen Gutscheine nur während der Nebensaison genutzt werden können, entstehen dem Unternehmen durch seine Mehrleistungen grundsätzlich keine erheblichen Zusatzkosten, weshalb die neue Vereinbarung auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten die gleichen Auswirkungen hat, wie sie der Vereinbarung von 1992 angelastet werden konnten. Nach ständiger Rechtsprechung schließt weder der verhältnismäßig geringe Umfang einer Beihilfe noch die verhältnismäßig geringe Größe des begünstigten Unternehmens von vornherein die Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten aus“ (Erwägungsgründe 76 und 77).

V.2.2. *Artikel 92 Absätze 2 und 3 (neuer Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag)*

(56) Als Ausnahme von dem in Artikel 92 Absatz 1 (neuer Artikel 87 Absatz 1) des Vertrages verfügten Verbot wird in den Absätzen 2 und 3 desselben Artikels festgelegt, dass bestimmte Arten der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind oder als vereinbar angesehen werden können. Die Kommission ist der Auffassung, dass für den hier zu behandelnden Fall keine der in den besagten Absätzen genannten Ausnahmen herangezogen werden kann.

(57) Artikel 92 Absatz 2 Buchstaben b) und c) (neuer Artikel 87 Absatz 2 Buchstaben b) und c)), die von Naturkatastrophen und der Bundesrepublik Deutschland handeln, sind offenkundig auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar.

([13]) ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1.

(58) Laut Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe a) (neuer Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe a)) sind „Beihilfen sozialer Art an einzelne Verbraucher, wenn sie ohne Diskriminierung nach der Herkunft der Waren gewährt werden“, mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar. Die durch die baskischen Autonomiebehörden gewährten Beihilfen kommen einzelnen Verbrauchern zugute, so dass sie als „Beihilfen sozialer Art an einzelne Verbraucher“ angesehen werden können. Die im Vertrag festgelegte Bedingung (ohne Diskriminierung nach der Herkunft der Waren) wird im vorliegenden Fall jedoch nicht erfüllt. Es wurden ausschließlich bei Ferries Golfo de Vizcaya Reisegutscheine erworben, und die Autonomiebehörden konnten nicht nachweisen, dass das Unternehmen in transparenter Weise ausgewählt wurde.

(59) Die baskischen Autonomiebehörden führen an, das Programm habe keinen diskriminierenden Charakter. Die dafür erbrachten Beweise sind allerdings spärlich: sie geben an, eine Wirtschaftlichkeitsstudie von KPMG an alle in Frage kommenden Marktbeteiligten versandt und zwischen 1989 und 1991 mit diesen in Verbindung gestanden zu haben, um zu erfahren, ob einer von ihnen Interesse hätte, einen regelmäßigen Fährdienst zwischen Bilbao und Portsmouth aufzunehmen. Es wird von den Behörden allerdings weder behauptet noch nachgewiesen, dass sie bei der Entscheidung, als Bestandteil ihres Sozialprogramms im Jahre 1995 Reisegutscheine zu erwerben, an andere Unternehmen als Ferries Golfo de Vizcaya herangetreten wären. Aus all diesen Erwägungen muss geschlossen werden, dass die Beihilfen Ferries Golfo de Vizcaya begünstigten.

(60) Andererseits ist festzuhalten, dass auch noch andere Reedereien Interesse hätten haben können, diese Fahrgäste auf andere Strecken zum Vereinigten Königreich zu befördern. Die baskischen Autonomiebehörden hätten mit differenzierten Reiseangeboten (z. B. in andere Regionen Spaniens oder, sofern das Programm internationalen Charakter haben sollte, in andere Nachbarländer wie Frankreich oder Portugal) den gleichen sozialen Anliegen gerecht werden können.

(61) Aus diesen Gründen können die Beihilfen nicht nach Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe a) (neuer Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe a)) behandelt werden.

(62) Artikel 92 Absatz 3 (neuer Artikel 87 Absatz 3) des Vertrages führt bestimmte Arten von Beihilfen auf, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können. Die Buchstaben a), b), d) und e) sind auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar.

(63) Unter Buchstabe c) ist vorgesehen, dass „Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige und Wirtschaftsgebiete, sowie sie die Handels- und Wettbewerbsbedingungen in der Gemeinschaft nicht in einem Maß beeinträchtigen, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft“ als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können.

(64) Aus den dargelegten Gründen ist die Kommission der Einschätzung, dass die den Ferries Golfo de Vizcaya seitens der baskischen Autonomiebehörden gewährten Beihilfen nicht als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbare Beihilfen regionalen oder sektoriellen Charakters anzusehen sind, da es sich um Betriebsbeihilfen ([14]) ohne Anschubwirkung handelt, denn sie setzten lange nach Aufnahme des Fährdienstbetriebs ein ([15]).

(65) Aus regionalpolitischer Perspektive führten die baskischen Autonomiebehörden und Ferries Golfo de Vizcaya an, die Beihilfen seien insofern genehmigungsfähig, als sie die Wirtschaftsentwicklung in Vizcaya förderten, ohne auf den Seewegen zwischen Großbritannien und Spanien wettbewerbsverzerrend zu wirken.

(66) Die Kommission ist der Ansicht, dass einem bestimmten Unternehmen gewährte Beihilfen nicht als Regionalbeihilfen an die Region Vizcaya anzusehen sind, auch wenn sie dort Wirtschaftseffekte gezeitigt haben ([16]). Jedwede in einer Region ausgeübte Tätigkeit wirkt sich dort auf die Wirtschaft aus. Einem Unternehmen in einer bestimmten Region gewährte Beihilfe hat zwangsläufig irgendeine Wirkung, wird dadurch aber nicht zu einer echten Regionalbeihilfe.

(67) Die von den spanischen Behörden gelieferten Zahlen geben die Wirkung des neuen Fährdienstes auf die Wirtschaft wieder. Die hier in Rede stehenden Beihilfen wurden dagegen zwischen 1995 und 1998, d. h. lange nach Aufnahme des Fährdienstbetriebs durch Ferries Golfo de Vizcaya, gewährt. Die baskischen Autonomiebehörden legen die möglichen Rückwirkungen auf die Seeverkehrsdienstleistungen nicht dar, noch zeigen sie, ob die Auswirkungen der fraglichen Dienste auf die Wirtschaft erheblich andere gewesen wären, hätte es die Beihilfe nicht gegeben. Aus all diesen Gründen lässt sich die Behauptung nur schwer aufrechterhalten, die Beihilfe würde als Anreiz für die Entwicklung der Region wirken.

(68) In keinem Fall hätten die Beihilfen, selbst wenn sie regionaler Art gewesen wären, als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden können, da es sich um Betriebs- und nicht um Investitionsbeihilfen handelte, wie die baskischen Autonomiebehörden behaupteten.

(69) Die Beihilfen waren mit keiner von der Reederei getätigten spezifischen Investition verknüpft. Es kann auch nicht angeführt werden, dass die baskischen Autonomiebehörden mit den Beihilfen von 1995 zu den von Ferries Golfo de Vizcaya im Jahre 1992 zu Beginn der Fährdienste getätigten Investitionen beigetragen hätten. Die Autonomiebehörden erhöhten durch das Buchen von Überfahrten schlicht die Einkünfte der Reederei. Insofern handelt es sich eindeutig um eine Betriebsbeihilfe.

([14]) Siehe Urteil des Gerichts erster Instanz vom 8. Juni 1995 in der Rechtssache T-459/93, Siemens/Kommission, Slg. 1995, S. II-1675.

([15]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 17. September 1980 in der Rechtssache 730/79, Philip Morris Holland BV/Kommission, Slg. 1980, S. 2671.

([16]) Siehe Punkt 2 der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung (ABl. C 74 vom 10.3.1998, S. 9).

(70) Aus sektorpolitischer Sicht ist die Kommission der Auffassung, dass die Beihilfen, da sie nicht „die Entwicklung gewisser Tätigkeiten förderten", sondern die „Handelsbedingungen in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft", nicht als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden können.

(71) Die Beihilfen erfüllen nicht, die von der Kommission in ihren weiter oben in Erwägungsgrund 41 zitierten „Leitlinien zur Prüfung von staatlichen Beihilfen an EG-Reedereien" vom 3. August 1989 und in ihren „Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr" vom 5. Juli 1997 enthaltenen Kriterien.

(72) In den Leitlinien von 1989 ist festgelegt, dass, wenngleich bestimmte Arten von Beihilfe, die dort aufgeführt werden (wie steuerliche Sonderbehandlung bestimmter Seeverkehrstätigkeiten) als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden könnten „alle anderen Arten von Betriebsbeihilfen [...] grundsätzlich mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar sind". Dieses Grundprinzip behält in den Leitlinien von 1997 seine Geltung. Die den Ferries Golfo de Vizcaya gewährte Art der Beihilfe entspricht nicht den in den Leitlinien zugelassenen Möglichkeiten (Steuervergünstigungen und Verringerung der Soziallasten zugunsten von Reedereien und Seeleuten).

(73) Die Tatsache, dass der Fährdienst wirtschaftlich war und die Beihilfen nicht mit den jährlichen Kosten und Verlusten der Ferries Golfo de Vizcaya verknüpft wurden, sind für diese Schlussfolgerungen ohne Bedeutung.

V.3. **Rückforderung der Beihilfe**

(74) Die baskischen Autonomiebehörden und Ferries Golfo de Vizcaya führten an, die Kommission könne, auch wenn sie zu dem Schluss gelangte, dass die Vereinbarung von 1995 eine unzulässige staatliche Beihilfe darstelle, keine Rückerstattung derselben verlangen, da dies den Grundsatz des Vertrauensschutzes verletzen würde. Die Kommission kann diese Meinung nicht teilen. Wie der Gerichtshof in seinem Urteil vom 14. Januar 1997 in der Rechtssache C-169/95, Spanien/Kommission ausführte ([17]), „darf ein beihilfebegünstigtes Unternehmen, da die Überwachung der staatlichen Beihilfen durch die Kommission in Artikel 93 des Vertrages zwingend vorgeschrieben ist, auf die Ordnungsmäßigkeit der Beihilfe grundsätzlich nur dann vertrauen, wenn diese unter Beachtung des dort vorgesehenen Verfahrens gewährt wurde. Einem sorgfältigen Gewerbetreibenden ist es regelmäßig möglich, sich zu vergewissern, ob dieses Verfahren beachtet wurde. Unstreitig wurden jedoch die fraglichen Beihilfen unter Verletzung der den Mitgliedstaaten durch Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages auferlegten Verpflichtungen ohne vorherige Anmeldung gewährt. Der Umstand, dass die Kommission ursprünglich beschlossen hatte, keine Einwendungen gegen die streitigen Beihilfen zu erheben, kann kein geschütztes Vertrauen des begünstigten Unternehmens begründen,

([17]) Slg. 1997, S. I-0135.

da diese Entscheidung fristgemäß auf dem Klageweg angefochten und sodann vom Gerichtshof für nichtig erklärt wurde. Dieser Irrtum der Kommission kann, so bedauerlich er auch sein mag, nicht die Konsequenzen des rechtwidrigen Verfahrens des Königreichs Spanien beseitigen. Unter diesen Umständen verletzt die angefochtene Entscheidung weder insoweit, als sie die Rückzahlung der streitigen Beihilfen vorschreibt, noch insoweit, als sie außerdem die Zahlung von Zinsen anordnet, das geschützte Vertrauen des beihilfebegünstigten Unternehmens." (Erwägungsgründe 51 bis 54).

(75) Allgemein gilt, dass eine Beihilfe, um den Bestimmungen von Artikel 93 Absatz 3 (neuer Artikel 88 Absatz 3) des Vertrages zu genügen, durch den Mitgliedstaat notifiziert werden muss und nicht eher ausgezahlt werden darf, als bis die Kommission eine endgültige Entscheidung getroffen hat. Diese Bedingungen wurden in dem vorliegenden Fall nicht erfüllt.

(76) De von der Kommission im Jahre 1995 bezüglich der Ferries Golfo de Vizcaya getroffene Entscheidung wurde fristgemäß vor dem Gericht erster instanz angefochten und durch dieses im Folgenden für nichtig erklärt. Aus der laufenden Rechtsprechung geht hervor, dass die Aufhebung der Genehmigung gemäß Gemeinschaftsrecht der Beihilfe ihre Grundlage entzieht und sie damit grandsätzlich von Anfang an rechtswidrig werden lässt.

(77) In jedem Fall ist festzustellen, dass, auch wenn die an Ferries Golfo de Vizcaya geleisteten Zahlungen zeitlich nach der positiven Entscheidung der Kommission vom 7. Juni 1995 erfolgten, die Vereinbarung, die die Leistung der Zahlungen ab Januar 1995 festlegt, am 7. März 1995 getroffen hat, d. h. mehrere Monate, bevor die Kommission ihre Entscheidung fällte. Die Beihilfezahlungen wurden somit geleistet, bevor die Entscheidung der Kommission durchgeführt wurde ([18]). Dem oben zitierten Urteil vom 14. Januar 1997 zufolge hebt der Irrtum der Kommission die Konsequenzen aus dem rechtswidrigen Verhalten der baskischen Autonomiebehörden nicht auf.

(78) Die Kommission vermerkt gleichfalls, dass die Beihilfe nicht förmlich notifiziert wurde. Der Leitfaden für die Verfahren bei staatlichen Beihilfen und die Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags ([19]), besagen eindeutig, dass die Notifizierungen durch die Mitgliedstaaten selbst (und zwar auf zentralstaatlicher Ebene, auch wenn die Beihilfen durch regionale Behörden gewährt wurden) erfolgen müssen. Die Kommission befindet, dass die Vereinbarung von 1995 nicht förmlich notifiziert wurde, denn es waren die Rechtsvertreter des Beihilfeempfängers, die sie der Kommission am 27. März 1995 übermittelten.

VI. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

(79) Die Kommission ist der Auffassung, dass Spanien die Beihilfen an Ferries Golfo de Viscaya unter Verstoß gegen Artikel 9 Absatz 3 (neuer Artikel 88 Absatz 3) des Vertrages rechtswidrig geleistet hat. Diese Beihilfen in Höhe von 985 500 000 ESP sind vom Begünstigten zurückzuforden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die durch Spanien an die Ferries Golfo de Vizcaya geleistete staatliche Beihilfe in Höhe von 985 500 000 ESP ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

Artikel 2

(1) Spanien ergreift alle notwendigen Maßnahmen, um die in Artikel 2 genannte, in rechtswidriger Weise gewährte Beihilfe von dem Empfänger zurückzufordern.

(2) Die Rückforderung der Beihilfe erfolgt unverzüglich nach den nationalen Verfahren, sofern diese die sofortige, tatsächliche Vollstreckung der Entscheidung ermöglichen. Die zurückzufordernde Beihilfe umfasst Zinsen von dem Zeitpunkt, ab dem die rechtswidrige Beihilfe dem Empfänger zur Verfügung stand, bis zu ihrer tatsächlichen Rückzahlung. Die Zinsen werden auf der Grundlage des für die Berechnung des Subventionsäquivalents der Regionalbeihilfen verwendeten Bezugssatzes berechnet.

Artikel 3

Spanien teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die ergriffen wurden, um der Entscheidung nachzukommen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an das Königreich Spanien gerichtet.

Brüssel, den 29. November 2000

Für die Kommission

Loyola DE PALACIO

Vizepräsident

([18]) Diese Auffassung legte die Kommission den Mitgliedstaaten in ihrem Schreiben vom 27. April 1989 (Bez. SG(89)D/5521) dar.

([19]) ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.