II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Νοεμβρίου 2000

σχετικά με το καθεστώς ενισχύσεων που εφαρμόζει η Ισπανία υπέρ της ναυτιλιακής εταιρείας Ferries Golfo de Vizcaya

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2000) 3931]

(Το κείμενο στην ισπανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2001/247/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Έχοντας καλέσει τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα προαναφερθέντα άρθρα [1] και λαμβάνοντας υπόψη τις εν λόγω παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Κατόπιν καταγγελίας που υποβλήθηκε στις 21 Σεπτεμβρίου 1992, η Επιτροπή πληροφορήθηκε ότι η Ισπανία είχε θεσπίσει καθεστώς ενισχύσεων υπέρ της ναυτιλιακής εταιρείας Ferries Golfo de Vizcaya (δήλωση προθέσεων της 9ης Ιουλίου 1992). Στις 16 Μαρτίου, στις 13 Απριλίου και στις 19 Απριλίου 1993 υποβλήθηκαν άλλες τρεις καταγγελίες. Με επιστολή της της 1ης Απριλίου 1993, η Ισπανία έστειλε συμπληρωματικές πληροφορίες στην Επιτροπή.

(2) Με επιστολή της της 13ης Οκτωβρίου 1993, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ισπανία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 93 της συνθήκης (τώρα παράραφος 2 του άρθρου 88) σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση (υπόθεση C 32/93). Στις 10 Νοεμβρίου 1993 η Ισπανία δήλωσε ότι θα διέκοπτε την ενίσχυση. Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ενίσχυση. Η Επιτροπή παρέλαβε τις εν λόγω παρατηρήσεις. Οι ισπανικές αρχές εξέθεσαν τα επιχειρήματά τους σε επιστολή τους με ημερομηνία 25 Ιανουαρίου 1994.

(3) Οι δικηγόροι της Ferries Golfo de Vizcaya πληροφόρησαν την Επιτροπή, στις 27 Μαρτίου 1995, ότι το καθεστώς ενισχύσεων είχε τροποποιηθεί στις 7 Μαρτίου 1995. Στις 7 Ιουνίου 1995 η Επιτροπή αποφάσισε να κλείσει τη διαδικασία, έχοντας καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν επρόκειτο για ενίσχυση, και κοινοποίησε αυτή την απόφασή της στην ισπανική κυβέρνηση με επιστολή της 11ης Ιουλίου 1995 [3].

(4) Με την απόφαση που έλαβε στις 28 Ιανουαρίου 1999 σχετικά με την υπόθεση T-14/96, Bretagne Anglettere Irlande (BAI) κατά Επιτροπής [4], το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ακύρωσε την απόφαση της Επιτροπής της 7ης Ιουνίου 1995.

(5) Με βάσει την απόφαση του Πρωτοδικείου, η Επιτροπή αποφάσισε, στις 26 Μαΐου 1999, να διευρύνει τη διαδικασία που είχε κινήσει το 1993 κατά της συμφωνίας της 9ης Ιουλίου 1992 (αρχική συμφωνία), προκειμένου να συμπεριληφθεί επίσης η συμφωνία μεταξύ του Περιφερειακού Συμβουλίου της Vizcaya και της Ferries Golfo de Vizcaya που συνήφθη στις 7 Μαρτίου 1995 (δεύτερη συμφωνία). Η Επιτροπή κοινοποίησε την απόφασή της στην Ισπανία με επιστολή της 16ης Ιουνίου 1999.

[1] ΕΕ C 70 της 8.3.1994, σ. 5 και ΕΕ αριθ. C 233 της 14.8.1999, σ. 22.

[2] Βλέπε υποσημείωση 1, πρώτο μέρος.
[3] ΕΕ C 321 της 1.12.1995, σ. 4.
[4] Συλ. 1999, II-139.

(6) Η απόφαση αυτή δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [5]. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση. Η Επιτροπή παρέλαβε τις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων και τις διαβίβασε στην Ισπανία, παρέχοντάς της τη δυνατότητα να τις σχολιάσει.

(7) Οι ισπανικές αρχές παρουσίασαν τα επιχειρήματά τους με επιστολή της 21ης Οκτωβρίου 1999 και διατύπωσαν συμπληρωματικές παρατηρήσεις στις 8 Φεβρουαρίου 2000 και στις 6 Ιουνίου 2000.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(8) Η αρχική συμφωνία μεταξύ του Περιφερειακού Συμβουλίου της Vizcaya και του Υπουργείου Εμπορίου, Κατανάλωσης και Τουρισμού του Περιφερειακού Συμβουλίου της Χώρας των Βάσκων, αφενός, και της Ferries Golfo de Vizcaya, αφετέρου, της 9ης Ιουλίου 1992, ανεστάλη και αντικαταστάθηκε από τη συμφωνία μεταξύ του Περιφερειακού Συμβουλίου της Vizcaya και της Ferries Golfo de Vizcaya της 7ης Μαρτίου 1995.

II.1. **Αρχική συμφωνία (δήλωση προθέσεων της 9ης Ιουλίου 1992) μεταξύ του Περιφερειακού Συμβουλίου της Vizcaya και των Υπουργείων Εμπορίου, Κατανάλωσης και Τουρισμού της Κυβέρνησης της Χώρας των Βάσκων, αφενός, και της Ferries Golfo de Vizcaya, αφετέρου**

(9) Η συμφωνία που συνήφθη το 1992 από τις αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της χώρας των Βάσκων και τη ναυτιλιακή εταιρεία Ferries Golfo de Vizcaya [6] όριζε ότι η τελευταία θα άρχιζε την παροχή τακτικής γραμμής μεταφορών μεταξύ Μπιλμπάο και Portsmouth δύο φορές την εβδομάδα (εξαιρέσει τριών εβδομάδων εκτός των περιόδων αιχμής) και θα εξασφάλιζε ότι κατά την επιλογή του πληρώματος και των υπηρεσιών εστίασης του επί πλοίου θα προτιμούντο πρόσωπα και επιχειρήσεις της περιφέρειας της Vizcaya και της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων. Η συμφωνία όριζε, επίσης, ότι η Ferries Golfo de Vizcaya θα ίδρυε τουριστικά γραφεία σε όλα τα σημεία αγκυροβόλησης των πλοίων της.

(10) Η συμφωνία προέβλεπε επίσης ότι το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya και η Κυβέρνηση της Χώρας των Βάσκων δεσμεύονταν να αγοράσουν συγκεκριμένο αριθμό δελτίων ταξιδίου από την εταιρεία κατά την περίοδο 1993-1996. Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων σκόπευαν να διανείμουν αυτά τα δελτία, τα οποία θα μπορούσαν να ανταλλαχθούν με εισιτήρια εντός του ίδιου μήνα, σε άτομα που ανήκαν σε μειονεκτούσες ομάδες, στο πλαίσιο μιας πολιτιστικής και κοινωνικής πολιτικής. Συνολικά, η δέσμευση των αρχών της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων ανερχόταν σε 911 800 000 ισπανικές πεσέτες που αντιστοιχούσαν σε 26 000 δελτία ταξιδιού για την περίοδο από τον Μάρτιο του 1993 έως τον Μάρτιο του 1996. Οι βασκικές αρχές δεσμεύθηκαν να καταβάλουν το αντίτιμο των δελτίων ακόμη και στην περίπτωση μη διεξαγωγής των δρομολογίων για λόγους για τους οποίους δεν ευθυνόταν η εταιρεία Ferries Golfo de Vizcaya.

(11) Στη συμφωνία καθορίζονταν επίσης ότι, αν τα αποτελέσματα από την εκμετάλλευση της υπηρεσίας ήταν θετικά, το αντίστοιχο ποσό θα αφαιρείτο από τις μηνιαίες πληρωμές που θα κατέβαλαν οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων. Αντιθέτως, σε περίπτωση αρνητικών αποτελεσμάτων, οι εν λόγω αρχές δεσμεύονταν να καταβάλουν στη Ferries Golfo de Vizcaya τη διαφορά μεταξύ των επιμέρους ποσών που είχαν καταβληθεί και της συνολικής αξίας της συνολικού συμφωνημένου ποσού.

(12) Ως συνέπεια της κίνησης της διαδικασίας, η αρχική συμφωνία ανεστάλη και ζητήθηκε από τη Ferries Golfo de Vizcaya να καταρτίσει προσωρινή κατάσταση των ποσών που είχε λάβει, συμπεριλαμβανομένων των τόκων. Στις 7 Μαρτίου 1995 το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya συνήψε νέα συμφωνία με τη Ferries Golfo de Vizcaya.

II.2. **Συμφωνία μεταξύ του Περιφερειακού Συμβουλίου της Vizcaya και της Ferries Golfo de Vizcaya, της 7ης Μαρτίου 1995**

(13) Η δεύτερη συμφωνία, που κάλυπτε περίοδο τεσσάρων ετών (από τον Ιανουάριο του 1995 έως τον Δεκέμβριο του 1998), όριζε ότι η επιχείρηση Ferries Golfo de Vizcaya θα διατηρούσε και θα προωθούσε τακτική γραμμή μεταφορών μεταξύ Μπιλμπάο και Portsmouth δύο φορές την εβδομάδα (εξαιρέσει τριών εβδομάδων εκτός των περιόδων αιχμής) χρησιμοποιώντας μεικτό πλήρωμα από την Ισπανία και τη Μεγάλη Βρετανία και προμηθευόμενη αγαθά και υπηρεσίες προέλευσης από τις δύο αυτές χώρες.

(14) Η συμφωνία προέβλεπε επίσης ότι το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya θα αγόραζε συγκεκριμένο αριθμό δελτίων ταξιδίου από την επιχείρηση και θα τα διένειμε στις πλέον μειονεκτούσες ομάδες προκειμένου να τους παράσχει τη δυνατότητα να ταξιδέψουν στο εξωτερικό. Τα δελτία θα μπορούσαν να ανταλλαχθούν με εισιτήρια, ακόμη και εκτός της χρονικής περιόδου που είχε καθοριστεί αρχικά, αλλά μόνο εκτός των περιόδων αιχμής και εφόσον θα υπήρχαν κενές θέσεις επιβατών. Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων δεσμεύθηκαν να αγοράσουν συνολικά 46 500 δελτία από τον Ιανουάριο του 1995 έως τον Δεκέμβριο του 1998, συνολικής αξίας 985 500 000 ισπανικών πεσετών. Ο υπολογισμός της τιμής βασίσθηκε στην προβλεφθείσα εμπορική αξία των εισιτηρίων αυτών εκτός των περιόδων αιχμής τα έτη ισχύος της συμφωνίας. Στην τιμή αυτή έγινε έκπτωση, λαμβανομένης υπόψη της μακροπρόθεσμης δέσμευσης αγοράς που είχε αναλάβει το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya.

II.3. **Επιχειρηματολογία για την κίνηση της διαδικασίας**

(15) Στις 29 Σεπτεμβρίου 1993 η Επιτροπή θεώρησε ότι η πρώτη συμφωνία συνιστούσε ενίσχυση, επειδή η συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία λάμβανε χρηματοδότηση από τις αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων υπό όρους που δεν είναι οι συνήθεις στην αγορά και επειδή η συμφωνία καταργούσε τη συνιστώσα του εμπορικού κινδύνου για τη Ferries Golfo de Vizcaya. Επισημάνθηκαν τα τέσσερα σημεία που ακολουθούν:

α) το γεγονός ότι οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων είχαν συμφωνήσει να αγοράσουν συγκεκριμένο αριθμό δελτίων ταξιδίου για περίοδο τριών ετών, αντί να τα αγοράσουν ανάλογα με τις ανάγκες·

[5] Βλέπε υποσημείωση 1, δεύτερο μέρος.

[6] Η εταιρεία Ferries Golfo de Vizcaya ήταν θυγατρική της βρετανικής εταιρείας P & O European Ferries Ltd και της ισπανικής Vapores Suardiaz SA. Από το 1994, η Ferries Golfo de Vizcaya ανήκει κατά 100 % στην P & O European Ferries.

β) το γεγονός ότι εγγυόνταν για τα εν λόγω δελτία υψηλότερη τιμή από τη συμφωνημένη εμπορική αξία·

γ) το γεγονός ότι οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων είχαν δεσμευθεί να καταβάλουν το αντίτιμο των συγκεκριμένων δελτίων ακόμη και σε περίπτωση μη διεξαγωγής των δρομολογίων ή παρέκκλισής τους σε άλλους λιμένες για λόγους για τους οποίους δεν θα ευθυνόταν η Ferries Golfo de Vizcaya·

δ) το γεγονός ότι είχαν δεσμευτεί να καλύψουν τις ζημίες της εταιρείας.

(16) Η Επιτροπή θεώρησε επίσης ότι το καθεστώς ενισχύσεων δεν μπορούσε να υπαχθεί σε καμία από τις κατηγορίες εξαιρέσεων που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 92 (τώρα άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3) της συνθήκης.

(17) Όσον αφορά τη δεύτερη συμφωνία, με βάση την απόφαση του Πρωτοδικείου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 28ης Ιανουαρίου 1999, η Επιτροπή, στην απόφασή της της 26ης Μαΐου 1999 περί της διεύρυνσης της διαδικασίας, θεώρησε ότι η εν λόγω συμφωνία επίσης εμπίπτει στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης (τώρα άρθρο 87 παράγραφος 1).

(18) Η Επιτροπή επεσήμανε ότι οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων δεν είχαν αποδείξει ότι χρειάζονταν περισσότερα δελτία ταξιδίου στο πλαίσιο της δεύτερης συμφωνίας από ό,τι σε εκείνο της αρχικής (46 000 έναντι 26 000). Η Επιτροπή υπέθεσε ότι ο αριθμός των δελτίων είχε αυξηθεί τεχνητά για να αντισταθμιστεί η μείωση της τιμής των δελτίων, προκειμένου να διατηρηθεί η κρατική οικονομική συμβολή στο επίπεδο που είχε συμφωνηθεί αρχικώς, και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η συμφωνία δεν αποτελούσε συνήθη εμπορική συναλλαγή. Τόνισε επίσης ότι ο αριθμός των δελτίων που πραγματικά διανεμήθηκαν από τις αρχές δεν αντιστοιχούσε ούτε κατά προσέγγιση στον αριθμό των δελτίων που είχαν προαγορασθεί. Προσέθεσε ότι το γεγονός ότι είχε δοθεί άδεια στην εταιρεία Ferries Golfo de Vizcaya να κρατήσει τα ποσά που είχε λάβει βάσει της πρώτης συμφωνίας έως τη θέση σε ισχύ της δεύτερης αποτελεί ακόμη ένα τεκμήριο του μη εμπορικού χαρακτήρα της συμφωνίας.

(19) Επιπλέον, η Επιτροπή δήλωσε ότι η χορηγούμενη από τις αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων ενίσχυση στην εταιρεία Ferries Golfo de Vizcaya θα μπορούσε να έχει επιπτώσεις στις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού, καθώς η εν λόγω εταιρεία παρείχε υπηρεσίες μεταξύ δύο κρατών μελών και ανταγωνιζόταν με άλλους κοινοτικούς φορείς εκμετάλλευσης. Τέλος, επισήμανε ότι, κατά την κρίση της, το εν λόγω καθεστώς δεν μπορούσε, καταρχήν, να συμπεριληφθεί σε καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται από το άρθρο 92 παράγραφοι 2 και 3 (τώρα άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3) της συνθήκης.

III. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

(20) Αφότου κινήθηκε η διαδικασία, παρελήφθησαν οι παρατηρήσεις της εταιρείας Ferries Golfo de Vizcaya, δικαιούχου της ενίσχυσης, υπέρ των δύο συμφωνιών, και της εταιρείας Brittany Ferries, ανταγωνίστριας επιχείρησης που εκμεταλλεύεται τη ναυτιλιακή γραμμή μεταξύ Πλύμουθ και Σανταντέρ, κατά των συμφωνιών. Η Ένωση Συνταξιούχων Εκτοπισθέντων του Εμφύλιου Πολέμου, καθώς και η «Automobile Association Services» εξεδήλωσαν την υποστήριξή τους για την πρώτη συμφωνία.

(21) Κατωτέρω παρατίθενται οι παρατηρήσεις σχετικά με την πρώτη συμφωνία.

Brittany Ferries

(22) Η Brittany Ferries υποστήριξε ότι η συμφωνία του 1995 δεν αποτελούσε συνήθη εμπορική συναλλαγή και ότι η ενίσχυση είχε επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(23) Επιπλέον της υποστήριξης της ανάλυσης της Επιτροπής, που παρουσιάσθηκε κατά την έναρξη της διαδικασίας, επισήμανε τις ακόλουθες ιδιαιτερότητες της συμφωνίας, οι οποίες αποτελούν σαφή ένδειξη ότι δεν πρόκειται για συνήθη εμπορική συναλλαγή:

α) την άνιση κατανομή της αγοράς δελτίων μεταξύ των διαφόρων μηνών και ετών·

β) τη διάταξη ότι θα αναθεωρούνταν οι τιμές μόνο σε περίπτωση αλλαγής του πλοίου που χρησιμοποιούσε η Ferries Golfo de Vizcaya·

γ) το γεγονός ότι οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων δεν ήταν υποχρεωμένες να αλλάξουν τα αγορασθέντα δελτία ταξιδίου με εισιτήρια·

δ) τους όρους σχετικά με την εθνικότητα του πληρώματος και την τακτικότητα παροχής της υπηρεσίας.

(24) Η Brittany Ferries ισχυρίστηκε επίσης ότι η συγκεκριμένη ενίσχυση δεν μπορούσε να υπαχθεί σε καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92 (τώρα άρθρο 87) της συνθήκης.

Ferries Golfo de Vizcaya

(25) Αντιθέτως, η εταιρεία Ferries Golfo de Vizcaya υποστήριξε ότι η συμφωνία του 1995 είχε εμπορικό χαρακτήρα και δεν συνιστούσε ενίσχυση. Δήλωσε ότι η προαγορά μεγάλου αριθμού εισιτηρίων από το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya σε χαμηλότερη τιμή λόγω της ποσότητας ουδόλως διέφερε από την πρακτική των επιχειρήσεων που αγοράζουν πολλά τουριστικά εισιτήρια. Ως λόγους για την αύξηση του αριθμού δελτίων ανέφερε:

α) την έκπτωση στην τιμή·

β) τις προσδοκίες του Περιφερειακού Συμβουλίου της Vizcaya βάσει της εμπειρίας που είχε αποκτήσει από τη συμμετοχή της στο πρόγραμμα Inserso το οποίο εφαρμόστηκε σε εθνικό επίπεδο· και

γ) το γεγονός ότι είχε ήδη καταρτιστεί ο προϋπολογισμός της.

Όσον αφορά τη μη πλήρη ανταλλαγή των δελτίων, η ναυτιλιακή εταιρεία τόνισε ότι η διαδικασία δεν είχε ολοκληρωθεί ακόμη και ότι θα συνεχιζόταν (στη συμφωνία ορίζεται ότι τα δελτία είναι δυνατόν να ανταλλαχθούν και εκτός της περιόδου που καλύπτει η συμφωνία).

(26) Από την άλλη πλευρά, η Ferries Golfo de Vizcaya ισχυρίστηκε ότι η κράτηση των ποσών που έπρεπε να επιστραφούν μετά την κατάργηση της συμφωνίας του 1992 δεν παρείχε κανένα οικονομικό όφελος, εφόσον αυτά είχαν καταβληθεί εντόκως.

(27) Η Ferries Golfo de Vizcaya ισχυρίστηκε επίσης ότι, ακόμη και αν η Επιτροπή θεωρούσε ότι η συμφωνία του 1995 δεν αποτελούσε θεμιτή εμπορική συναλλαγή αλλά κρατική ενίσχυση, η εν λόγω ενίσχυση θα έπρεπε να εγκριθεί.

(28) Όσον αφορά το άρθρο 87 παράγραφος 2 στοιχείο α) της συνθήκης (ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα), η Ferries Golfo de Vizcaya ισχυρίζεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya είχε απευθυνθεί σε άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών, προκειμένου να διαπιστώσει εάν ενδιαφερόνταν για την εκμετάλλευση της υπηρεσίας.

(29) Ως προς το άρθρο 87 παραγράφου 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, η Ferries Golfo de Vizcaya επισημαίνει ότι η ενίσχυση θα πρέπει να γίνει αποδεκτή, διότι συντελεί στην ώθηση της ανάπτυξης της Vizcaya χωρίς να αλλοιώνει τις συνθήκες ανταγωνισμού. Η εταιρεία ισχυρίζεται ότι «η εκμετάλλευση της Ferries Golfo de Vizcaya διπλασίασε το μέγεθος της αγοράς υπηρεσιών μεταφορών μεταξύ της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου χωρίς καμία αρνητική επίπτωση για τη Brittany Ferries.»

(30) Τέλος, η Ferries Golfo de Vizcaya ισχυρίστηκε ότι, ακόμη και αν η Επιτροπή θεωρούσε ότι η συμφωνία του 1995 συνιστούσε κρατική ενίσχυση που δεν ήταν δυνατόν να εγκρίνει, η Επιτροπή δεν έπρεπε να διατάξει την επιστροφή της, εφόσον όταν είχε χορηγηθεί η ενίσχυση, είχε χορηγηθεί νομίμως. Δηλώνει ότι η συμφωνία του 1995 κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών και ότι η ενίσχυση χορηγήθηκε μόνο μετά από την ευνοϊκή απόφαση της Επιτροπής της 7ης Ιουνίου 1995.

IV. **ΣΧΟΛΙΑ ΤΗ ΙΣΠΑΝΙΑΣ**

(31) Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων δήλωσαν ότι, όταν συνήψαν τη συμφωνία του 1992 με την εταιρεία Ferries Golfo de Vizcaya (την αρχική συμφωνία, που ακυρώθηκε), είχαν προσπαθήσει να επιτύχουν δύο στόχους. Αφενός, ενήργησαν ως ιδιωτικός επενδυτής που παρέχει χρηματοδότηση σε επιχείρηση και προσδοκεί την απόδοση της επένδυσής του. Επεσήμαναν ότι είχαν επιλέξει εταιρεία φερέγγυα και ότι η συμφωνία τους με τη Ferries Golfo de Vizcaya περιελάμβανε ρήτρα βάσει της οποίας είχαν το δικαίωμα να λαμβάνουν το 10 % των κερδών της εταιρείας μετά τα τρία πρώτα χρόνια εκμετάλλευσης. Αφετέρου, αποσκοπούσαν στην προώθηση των συναλλαγών και του τουρισμού και στη συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη της Χώρας των Βάσκων. Κατά τη γνώμη τους, η συμμετοχή των αρχών το Περιφερειακό Συμβούλιο της Χώρας των Βάσκων στη συμφωνία δεν ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92 παράγραφος 1 (τώρα άρθρο 87 παράγραφος 1) της συνθήκης. Ωστόσο, ισχυρίστηκαν ότι, ακόμη και αν εθεωρείτο ότι όντως ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής αυτής της παραγράφου, η ενίσχυση θα ήταν δυνατόν να θεωρηθεί εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 3 (τώρα άρθρο 87 παράγραφος 3) της συνθήκης.

(32) Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων ανέφεραν επίσης ότι δεν υπήρχε κανένα στοιχείο ενίσχυσης στη συμφωνία του 1995 με τη Ferries Golfo de Vizcaya, η οποία αποσκοπούσε στην ικανοποίηση των θεμιτών αναγκών παροχής επιδοτούμενων ταξιδίων σε άτομα της τρίτης ηλικίας από τη Vizcaya και στη διευκόλυνση της πρόσβασης στις μεταφορές στα άτομα και τους οργανισμούς της περιοχής Vizcaya.

(33) Όσον αφορά το πρώτο σημείο, διευκρίνισαν ότι από το 1988 το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya συμμετείχε στο εθνικό πρόγραμμα επιδοτούμενων ταξιδίων Inserso, αλλά αποφάσισε να λύσει τη συμφωνία συμμετοχής στο Inserso το 1993, στην πράξη το 1995, δεδομένων των προβλημάτων που είχαν δημιουργηθεί στην εφαρμογή του προγράμματος. Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων εξήγησαν ότι είχαν διακόψει τη συμμετοχή τους στο Inserso λόγω του τρόπου με τον οποίο είχαν διανεμηθεί οι θέσεις και του περιορισμένου αριθμού προορισμών. Σε αντικατάσταση του προγράμματος Inserso, το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya συνέστησε το 1996 δικό του πρόγραμμα ταξιδίων, το «Adineko». Το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya δήλωσε πως ο υπολογισμός του απαιτούμενου αριθμού δελτίων είχε βασισθεί στα δεδομένα του προγράμματος Inserso και επεσήμανε ότι η περιορισμένη επιτυχία του Adineko δεν είχε καμία σχέση με τη θεμιτή ανάγκη σύναψης της συμφωνίας. Το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya τόνισε επίσης ότι θα συνέχιζε να εφαρμόζει τη συμφωνία και έπειτα από την ημερομηνία λήξης της, εφόσον δεν υπήρχε περιορισμός ως προς την περίοδο ανταλλαγής των δελτίων.

(34) Όσον αφορά το δεύτερο σημείο, οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων επεσήμαναν την υποχρέωσή τους να ενισχύσουν τα άτομα τα οποία, για οικονομικούς ή κοινωνικούς λόγους, χρειάζονταν ειδικούς όρους για να ταξιδέψουν. Στην πράξη τα δελτία ταξιδίου διανεμήθηκαν σε ευρύ φάσμα ατόμων και οργανισμών (π.χ. τοπικές αρχές, ενώσεις, σχολές επαγγελματικής κατάρτισης και πανεπιστήμια).

(35) Επίσης, οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων ισχυρίστηκαν ότι, ακόμη και αν η Επιτροπή θεωρούσε ότι η συμφωνία του 1995 συνιστούσε κρατική ενίσχυση, η ενίσχυση αυτή έπρεπε να εγκριθεί, επειδή η εν λόγω συμφωνία διευκόλυνε την οικονομική ανάπτυξη της ιστορικής περιοχής της Vizcaya, άρα πληρούνταν οι διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, ή επειδή αποσκοπούσε στην επίτευξη κοινωνικών στόχων, άρα πληρούνταν οι διατάξεις του ίδιου άρθρου παράγραφος 2 στοιχείο α), ή και για τους δύο λόγους.

(36) Αιτιολογώντας το πρώτο τους επιχείρημα, οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων εξήγησαν ότι, στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η Vizcaya αντιμετώπιζε σοβαρά οικονομικά προβλήματα. Το Περιφερειακό Συμβούλιο της περιφέρειας αυτής αποφάσισε να προωθήσει μια υπηρεσία μεταφορών μεταξύ Μπιλμπάο και Portsmouth προκειμένου να τονώσει τους οικονομικούς κλάδους της περιοχής που συνδέονται με τον τουρισμό. Το Περιφερειακό Συμβούλιο ανέθεσε στην KPMG τη διεξαγωγή μελέτης σκοπιμότητας και αποφάσισε να αγοράζει δελτία ταξιδίου για να επιτύχει τακτικές και υψηλής ποιότητας συνδυασμένες υπηρεσίες μεταφορών.

(37) Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων χαρακτήρισαν τη συμβολή τους ενίσχυση επένδυσης και όχι ενίσχυση της λειτουργίας. Διευκρίνισαν ότι επεδίωξαν την ελάχιστη συνεισφορά στο κόστος της αρχικής επένδυσης της Ferries Golfo de Vizcaya και ότι, όταν ακυρώθηκε το σύστημα παροχής δελτίων του 1992, το Περιφερειακό Συμβούλιο εξέτασε το ενδεχόμενο να συνάψει νέα συμφωνία με τη Ferries Golfo de Vizcaya, προκειμένου να τηρήσει τη δέσμευσή του να συμβάλει στο κόστος της αρχικής επένδυσης της υπηρεσίας μεταφορών. Επεσήμαναν επίσης ότι η ενίσχυση δεν ήταν συνδεδεμένη με τις ετήσιες δαπάνες της Ferries Golfo de Vizcaya και ότι η υπηρεσία ήταν βιώσιμη.

(38) Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων κατέληγαν στο συμπέρασμα ότι οποιοδήποτε υποθετικό στοιχείο κρατικής ενίσχυσης μπορούσε να παρατηρήσει η Επιτροπή στη συμφωνία του 1995 έπρεπε να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση των επενδύσεων στη Vizcaya χορηγούμενη ad hoc [7] (...) ως ουσιαστικό μέρος της πολιτικής του Περιφερειακού Συμβουλίου της Vizcaya για την ανάπτυξη της οικονομίας της περιοχής. Κατά τη γνώμη τους, η «ενίσχυση» πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, αφού:

α) είναι κατά πολύ χαμηλότερη από το μέγιστο επίπεδο της κρατικής ενίσχυσης που εγκρίθηκε για τη Vizcaya το 1995 (το ποσό που καταβάλει το Περιφερειακό Συμβούλιο της περιοχής ισοδυναμεί σχεδόν με το 6,7 % του επενδυτικού κόστους της Ferries Golfo de Vizcaya για την υπηρεσία)·

β) η ενίσχυση συνέβαλλε στην οικονομική ανάπτυξη της Vizcaya (ισχυρίστηκαν ότι μέχρι εκείνη τη στιγμή η εν λόγω υπηρεσία είχε δημιουργήσει 706 θέσεις εργασίας στη Vizcaya και στη Χώρα των Βάσκων)·

γ) η ενίσχυση ήταν προς το συμφέρον της Κοινότητας (η Επιτροπή προωθεί τις ακτοπλοϊκές μεταφορές και συγχρηματοδοτεί έργα μεταφορών στο πλαίσιο της περιφερειακής της πολιτικής)· και

δ) το καθεστώς δεν είχε αρνητικές επιπτώσεις στις συναλλαγές και τον ανταγωνισμό (το Περιφερειακό Συμβούλιο της περιοχής απευθύνθηκε σε όλους τους φορείς παροχής τέτοιων υπηρεσιών που ενδεχομένως να ενδιαφέρονταν για την υπηρεσία ή οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων ισχυρίστηκαν οτι η υπηρεσία Μπιλμπάο/Portsmouth δεν είχε οδηγήσει σε μείωση της δραστηριότητας της γραμμής Σανταντέρ/Πλύμουθ, την οποία εκμεταλλευόταν η Brittany Ferries).

(39) Ως προς το δεύτερο επιχείρημα, οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων επεσήμαναν ότι στο άρθρο 87 παράγραφος 2 στοιχείο α) της συνθήκης (ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα) συνιστά εναλλακτική νομική βάση για την έγκριση οποιουδήποτε στοιχείου κρατικών ενισχύσεων θα μπορούσε ενδεχομένως να παρατηρήσει η Επιτροπή στη συμφωνία του 1995. Δήλωσαν ότι τα δελτία που είχαν αγοράσει διανεμήθηκαν στους πολίτες που τα είχαν ζητήσει, βάσει συγκεκριμένων κοινωνικών προγραμμάτων του Περιφερειακού Συμβουλίου της περιοχής. Επιπλέον, εξήγησαν ότι η συμφωνία δεν συνιστούσε διακριτική μεταχείριση εις βάρος άλλων φορέων παροχής υπηρεσιών μεταφοράς, εφόσον κανένας άλλος φορέας παροχής αυτών των υπηρεσιών δεν είχε εκφράσει ενδιαφέρον για την εκμετάλλευση της υπηρεσίας Μπιλμπάο/Portsmouth. Επίσης επεσήμαναν ότι η μελέτη σκοπιμότητας της KPMG είχε αποσταλεί σε όλους τους φορείς που πιθανώς να ενδιαφέρονταν για την υπηρεσία και ότι διατήρησαν επαφή μαζί τους κατά την περίοδο 1989-1991.

(40) Τέλος, οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων ισχυρίστηκαν ότι σε περίπτωση που, παρά τα επιχειρήματά τους, η Επιτροπή θεωρούσε ότι η συμφωνία του 1995 συνιστούσε κρατική ενίσχυση που δεν είναι δυνατόν να εγκριθεί, η Επιτροπή δεν θα πρέπει να διατάξει την επιστροφή των χρημάτων, εφόσον κάτι τέτοιο θα ήταν αντίθετο με τις αρχές της ασφάλειας δικαίου και της θεμιτής προσδοκίας. Επέμειναν στο γεγονός ότι η συμφωνία του 1995 είχε εφαρμοσθεί τότε νομίμως.

V. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

V.1. **Νομική βάση της αξιολόγησης**

(41) Η μόνη συμφωνία που εκτελέστηκε πλήρως —η δεύτερη, που συνήφθη στις 7 Μαρτίου 1995— ίσχυε για τη χρονική περίοδο 1995-1998. Συνήφθη όταν ίσχυαν οι «Προσανατολισμοί για την αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων προς τις κοινοτικές εταιρείες θαλασσίων μεταφορών» της 3ης Αυγούστου 1989 [8]. Οι προσανατολισμοί αυτοί αναθεωρήθηκαν το 1997, λόγω της δημοσίευσης των «κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις προς τις θαλάσσιες μεταφορές» της 5ης Ιουλίου 1997 [9].

V.2. **Ύπαρξη και συμβατότητα της ενίσχυσης**

V.2.1. *Ύπαρξη της ενίσχυσης*

(42) Το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης (τώρα άρθρο 87 παράγραφος 1) απαγορεύει τη χορήγηση ενισχύσεων με κρατικούς πόρους που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές.

(43) Η πρώτη συμφωνία που συνήφθη μεταξύ των αρχών της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων και της Ferries Golfo de Vizcaya ακυρώθηκε και τα ποσά που είχε λάβει η Ferries Golfo de Vizcaya επιστράφηκαν. Γι' αυτό, η υπόθεση είναι πλέον άνευ αντικειμένου.

(44) Όσον αφορά τη δεύτερη συμφωνία, η Επιτροπή φρονεί ότι εμπίπτει στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης (τώρα άρθρο 87 παράγραφος 1).

[7] Επικαλούνταν την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 14ης Σεπτεμβρίου 1994 στις υποθέσεις C-278/92, C-279/92 και C-280/92, Ισπανία εναντίον Επιτροπής (Συλ. 1994, I-4103).

[8] Παράρτημα 1 των δημοσιονομικών και φορολογικών μέτρων σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές με τη χρήση πλοίων που έχουν νηολογηθεί στην Κοινότητα, SEC(89) 921 τελικό.

[9] ΕΕ C 205 της 5.7.1997, σ. 5.

(45) Καταρχήν θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι, στην απόφασή του της 28ης Ιανουαρίου 1999 σε αυτήν την υπόθεση, το Πρωτοδικείο είχε δηλώσει ότι «ένα κρατικό μέτρο υπέρ μιας επιχείρησης με τη μορφή συμιρωνίας αγοράς δελτίων ταξιδίου δεν μπορεί να εξαιρεθεί εκ των προτέρων από την έννοια της κρατικής ενίσχυσης του άρθρου 92 της συνθήκης, απλώς και μόνο για το γεγονός ότι τα συμβαλλόμενα μέρη δεσμεύονται να παρέχουν αμοιβαίες υπηρεσίες» (αιτιολογική σκέψη 71). Προκειμένου να διασαφηνιστεί αν η συμφωνία του 1995 εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης (τώρα άρθρο 87 παράγραφος 1), θα πρέπει να εξετασθεί αν αποτελεί «συνήθη εμπορική συναλλαγή» (βλέπε π.χ. αιτιολογική σκέψη 75 της απόφασης του Πρωτοδικείου).

(46) Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων ισχυρίστηκαν ότι ο αριθμός των δελτίων ταξιδίου που είχε καθοριστεί στη συμφωνία (15 000 το 1995 και το 1996, 9 000 το 1997 και 7 500 το 1998) είχε υπολογιστεί βάσει του ετήσιου αριθμού δικαιούχων του προγράμματος Inserso στη Vizcaya (στην πράξη περίπου 15 000), ήτοι του προγράμματος που ήθελαν να καταργήσουν και να αντικαταστήσουν με δικό τους (το πρόγραμμα Adineko).

(47) Βάσει των στοιχείων που ελήφθησαν, η Επιτροπή εκτιμά ότι ο συνολικός αριθμός δελτίων ταξιδίου που αγόρασε το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya δεν ορίστηκε με βάση τις πραγματικές της ανάγκες και ότι η δεύτερη συμφωνία δεν αποτελεί συνήθη εμπορική συναλλαγή, αλλά συνήφθη με στόχο τη διατήρηση της ενίσχυσης της πρώτης συμφωνίας στα αρχικά της επίπεδα, όπως αποδεικνύεται στη συνέχεια.

V.2.1.1. Επιδοτούμενα ταξίδια

(48) Δεν είναι δυνατόν να διατυπωθεί ο ισχυρισμός ότι οι ανάγκες του Περιφερειακού Συμβουλίου της Vizcaya είχαν υπολογιστεί βάσει των αριθμητικών στοιχείων του Inserso (περίπου 15 000 δικαιούχοι ετησίως στη Vizcaya), όπως παρουσιάζεται στη συνέχεια.

(49) Το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya αποφάσισε να αγοράσει 15 000 δελτία ταξιδίου από τη Ferries Golfo de Vizcaya το 1995, όταν ακόμη συμμετείχε στο πρόγραμμα Inserso, από τα οποία ισχυρίσθηκε ότι το 1995 ωφελήθηκαν περίπου 15 000 άτομα στη Vizcaya. Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων δεν εξήγησαν τον λόγο για τον οποίον οι ανάγκες της Vizcaya διπλασιάστηκαν εκείνον τον χρόνο. Ούτε εξήγησαν γιατί το πρόγραμμα διένειμε μόνο 9 000 και 7 500 δελτία ταξιδίου το 1997 και το 1998 (αντί για 15 000). Όταν το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya αποφάσισε να αναλάβει τη δέσμευση για την αγορά αυτού του αριθμού δελτίων ταξιδίου, δεν γνώριζε ότι το πρόγραμμα Inserso θα συνέχιζε να εφαρμόζεται στους κατοίκους της περιοχής ([10]) και ότι το δικό τους πρόγραμμα δεν θα ήταν επιτυχές. Οι βασκικές αρχές δεν εξήγησαν επίσης γιατί ο αριθμός των δελτίων ταξιδίου που είχαν αγοραστεί διέφερε σημαντικά, ανάλογα με τον μήνα (π.χ. τον Ιανουάριο του 1995 αγοράστηκαν 750, έναντι 3 000 τον Φεβρουάριο του ίδιου έτους).

([10]) Παρότι το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya διέκοψε τη συμμετοχή στο πρόγραμμα.

(50) Το πρόγραμμα του Περιφερειακού Συμβουλίου της Vizcaya, το Adineko, δεν εγκρίθηκε παρά μόνο το 1996, συνεπώς είναι μεταγενέστερο της σύναψης της συμφωνίας του 1995. Από την άλλη πλευρά, από τις πληροφορίες που παρείχαν οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων συνάγεται ότι το εν λόγω πρόγραμμα —το οποίο αποσκοπούσε να αντικαταστήσει το Inserso και να χρησιμοποιήσει τα δελτία ταξιδίου που είχε αγοράσει το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya— παρείχε μόνο έναν πολύ περιορισμένο αριθμό ταξιδιών στην Αγγλία: 2 132 το 1996 (ήτοι ένα 14 % του συνόλου των δελτίων που αγοράστηκαν εκείνον τον χρόνο), 1 000 το 1997 (11 %), 400 το 1998 (5 %): συνολικά 3 532.

V.2.1.2. Πρόσβαση του πληθυσμού και των οργανισμών της Vizcaya στις μεταφορές

(51) Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων δεν παρείχαν ενημέρωση σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού των αναγκών της άλλης συνιστώσας του προγράμματος (εκείνης που αποσκοπούσε στη διευκόλυνση της πρόσβασης του πληθυσμού και των οργανισμών της Vizcaya στις μεταφορές, η οποία είναι διαφορετική από τη συνιστώσα των πακέτων διακοπών που χορηγούνταν στο πλαίσιο των προγραμμάτων Inserso ή Adineko). Στην πράξη, σύμφωνα με τις εν λόγω αρχές, μεταξύ 1995 και 1998 διανεμήθηκαν 12 520 δελτία ταξιδίου στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος.

(52) Από την άλλη πλευρά, η συμφωνία περιέχει διάφορες διατάξεις που δεν είναι συνήθεις σε εμπορικές συμφωνίες αγοράς δελτίων ταξιδίου, όπως επί παραδείγματι:

α) η συμφωνία προσδιορίζει τον εβδομαδιαίο και τον ετήσιο αριθμό ταξιδιών που πρέπει να πραγματοποιήσει η Ferries Golfo de Vizcaya και επισημαίνει τις ημέρες κατά τις οποίες θα πρέπει να λειτουργούν τα πλοία (βλέπε άρθρο 3β της συμφωνίας) ([11])· η συμφωνία καθορίζει επίσης ότι θα είναι απαραίτητη η συναίνεση του Περιφερειακού Συμβουλίου της Vizcaya σε περίπτωση που η Ferries Golfo de Vizcaya θελήσει να αλλάξει το πλοίο που παρέχει την υπηρεσία (βλέπε άρθρο 1 — το άρθρο 3α προσδιορίζει τις ψυχαγωγικές δραστηριότητες που θα πρέπει να παρέχονται επί του πλοίου)·

β) σύμφωνα με το άρθρο 3α της συμφωνίας, επιβάλλονται συγκεκριμένοι όροι, όπως η εθνικότητα του πληρώματος ή η προέλευση των αγαθών και των υπηρεσιών.

(53) Από τα παραπάνω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αγορά των δελτίων ταξιδίου από τη Ferries Golfo de Vizcaya βάσει της δεύτερης συμφωνίας δεν αντιστοιχούσε στις πραγματικές απαιτήσεις κοινωνικού χαρακτήρα που επικαλούνται οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων, ούτε αποτελεί συνήθη εμπορική συναλλαγή, αλλά μάλλον ενίσχυση προς την εν λόγω ναυτιλιακή εταιρεία. Το γεγονός ότι τα ποσά που χορηγήθηκαν βάσει της πρώτης και της δεύτερης συμφωνίας είναι παρόμοια ([12]) ενισχύει αυτό το συμπέρασμα. Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων κατήρτισαν ένα δεύτερο πρόγραμμα, το οποίο επέτρεπε στην εν λόγω ναυτιλιακή εταιρεία να διατηρήσει το επίπεδο ενίσχυσης που της είχαν υποσχεθεί το 1992.

([11]) Η Ferries Golfo de Vizcaya μπορεί να τροποποιήσει τον προγραμματισμό των υπηρεσιών της για εμπορικούς λόγους μόνον αφού τον κοινοποιήσει στο Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya.

([12]) 911 800 000 πεσέτες βάσει της πρώτης συμφωνίας και 985 500 000 πεσέτες βάσει της δεύτερης.

(54) Τέλος, τα ποσά που χορηγήθηκαν από το Περιφερειακό Συμβούλιο της Vizcaya στη Ferries Golfo de Vizcaya κατά πάσα πιθανότητα επηρέαζαν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και νόθευαν τον ανταγωνισμό, εφόσον η εταιρεία λειτουργεί μεταξύ δύο κρατών μελών (του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ισπανίας) και ανταγωνίζεται άλλους κοινοτικούς φορείς παροχής τέτοιων υπηρεσιών. Οι διεθνείς «υπηρεσίες θαλασσίων» μεταφορών έχουν ελευθερωθεί εδώ και πολύ καιρό [βλέπε, ιδίως, τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών ([13])]. Η Ferries Golfo de Vizcaya ανταγωνίζεται άμεσα τουλάχιστον μία άλλη εταιρεία, τη Brittany Ferries, η οποία παρέχει τις υπηρεσίες της μεταξύ του Πλύμουθ, στο Ηνωμένο Βασίλειο, και τον Σανταντέρ, στην Ισπανία. Από την άλλη πλευρά, πρέπει να επισημανθεί ότι η μητρική επιχείρηση της Ferries Golfo de Vizcaya, η P & O, λειτουργεί και ανταγωνίζεται άλλους κοινοτικούς φορείς παροχής τέτοιων υπηρεσιών σε διάφορες άλλες ενδοκοινοτικές διαδρομές. Το γεγονός ότι η μεταφορά επιβατών από τη Brittany Ferries αυξήθηκε κατά την υπό εξέταση περίοδο δεν σημαίνει ότι οι ενισχύσεις δεν νόθευαν τον ανταγωνισμό, εφόσον η εν λόγω αύξηση πιθανόν να ήταν μεγαλύτερη, αν δεν υπήρχαν αυτές οι ενισχύσεις.

(55) Σύμφωνα με την απόφαση του Πρωτοδικείου της 28ης Ιανουαρίου 1999, «εφόσον τα δελτία ταξιδίου που έχουν αγοραστεί από τις ισπανικές αρχές μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο εκτός των περιόδων αιχμής, η αυξημένη παροχή υπηρεσιών της επιχείρησης δεν συνεπάγεται, καταρχήν, σημαντικές πρόσθετες δαπάνες για αυτήν και, κατά συνέπεια, οι επιπτώσεις της νέας συμφωνίας στον ανταγωνισμό και στις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές είναι ίδιες με εκείνες που θα μπορούσε να έχει η συμφωνία του 1992. Θα πρέπει να θυμηθούμε ότι, σύμφωνα με την προαναφερθείσα νομολογία, το σχετικά χαμηλό ποσό μιας ενίσχυσης ή το σχετικά μικρό μέγεθος της δικαιούχου επιχείρησης δεν αποκλείουν εκ των προτέρων την πιθανότητα να επηρεασθούν οι μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές» (αιτιολογικές σκέψεις 76 και 77).

V.2.2. *Άρθρο 92 (τώρα άρθρο 87) παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης ΕΚ*

(56) Κατ' εξαίρεση της απαγόρευσης που ορίζεται στο άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης (τώρα άρθρο 87 παράγραφος 1), στις παραγράφους 2 και 3 του ιδίου άρθρου ορίζεται ότι ορισμένοι τύποι ενισχύσεων συμβιβάζονται ή δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά. Η Επιτροπή φρονεί ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν υπάρχει δυνατότητα εφαρμογής καμίας των εξαιρέσεων των εν λόγω παραγράφων.

(57) Το άρθρο 92 παράγραφος 2 στοιχεία β και γ) [τώρα άρθρο 87 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ)], που αφορούν φυσικές καταστροφές και την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, σαφώς δεν έχουν εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση.

([13]) ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 1.

(58) Το άρθρο 92 παράγραφος 2 στοιχείο α) [τώρα άρθρο 87 παράγραφος 2 στοιχείο α)] ορίζει ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά οι «ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρας προς μεμονωμένους καταναλωτές, υπό τον όρο ότι χορηγούνται χωρίς διάκριση προελεύσεως των προϊόντων». Οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από τις αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων χορηγήθηκαν σε μεμονωμένους καταναλωτές με ειδικές ανάγκες, συνεπώς μπορούν να θεωρηθούν «ενισχύσεις κοινωνικού χαραχτήρας προς μεμονωμένους καταναλωτές». Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση δεν τηρείται ο όρος που επιβάλλει η Συνθήκη (χωρίς διάκριση προελεύσεως των προϊόντων). Αγοράστηκαν δελτία ταξιδίου μόνο από τη Ferries Golfo de Vizcaya και οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας δεν μπόρεσαν να αποδείξουν ότι η επιχείρηση επιλέχθηκε κατά τρόπο διαφανή.

(59) Οι αρχές της Αυτόνομης Κυβέρνησης της Χώρας των Βάσκων ισχυρίζονται ότι το πρόγραμμα δεν ενέχει διακριτική μεταχείριση. Ωστόσο, οι αποδείξεις που προσκόμισαν είναι ελάχιστες: δηλώνουν ότι απέστειλαν τη μελέτη σκοπιμότητας που κατήρτισε η KPMG σε όλους τους πιθανούς φορείς παροχής παρόμοιων υπηρεσιών και ότι διατήρησαν επαφή μαζί τους κατά την περίοδο 1989-1991, προκειμένου να διαπιστώσουν αν κάποιος από αυτούς ενδιαφερόταν να αναλάβει την παροχή τακτικής υπηρεσίας μεταφορών μεταξύ του Μπιλμπάο και του Portsmouth. Ωστόσο, ποτέ δεν ισχυρίσθηκαν ούτε απέδειξαν ότι είχαν επαφή με άλλες εταιρείες εκτός της Ferries Golfo de Vizcaya όταν αποφάσισαν το 1995 να αγοράσουν δελτία ταξιδίου ως μέρος του κοινωνικού τους προγράμματος. Για όλους αυτούς τους λόγους, πρέπει να συναχθεί στο συμπέρασμα ότι οι ενισχύσεις εννοούσαν τη Ferries Golfo de Vizcaya.

(60) Από την άλλη πλευρά, πρέπει να επισημανθεί ότι άλλες εταιρείες ενδέχεται να ενδιαφέρονταν να μεταφέρουν αυτούς τους επιβάτες στο Ηνωμένο Βασίλειο από άλλη διαδρομή. Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων θα μπορούσαν να είχαν επιτύχει τους ίδιους στόχους κοινωνικού χαρακτήρα με διαφοροποιημένες προσφορές ταξιδίων (π.χ. προς άλλες περιφέρειες της Ισπανίας ή, αν το πρόγραμμα έπρεπε να έχει διεθνή χαρακτήρα, προς άλλες γειτονικές χώρες όπως η Γαλλία ή η Πορτογαλία).

(61) Γι' αυτό, οι ενισχύσεις δεν μπορούν να υπαχθούν στις διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 2 στοιχείο α) της συνθήκης [τώρα άρθρο 87 παράγραφος 2 στοιχείο α)].

(62) Το άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης (τώρα άρθρο 87 παράγραφος 3) ορίζει ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά και ορισμένοι άλλοι τύποι ενισχύσεων. Τα στοιχεία α), β), γ), δ) και ε) δεν μπορούν να έχουν εφαρμογή στην προκείμενη υπόθεση.

(63) Το στοιχείο γ) προβλέπει ότι μπορούν να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά «οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο στο κοινό συμφέρον».

(64) Για τους παραπάνω λόγους, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από τις αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων στη Ferries Golfo de Vizcaya δεν μπορούν να θεωρηθούν περιφερειακές ή τομεακές ενισχύσεις που συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, εφόσον πρόκειται για ενισχύσεις για τη λειτουργία [14] που στερούνται, εξάλλου, του στοιχείου της παροχής κινήτρων, εφόσον χορηγήθηκαν πολύ αργότερα από την έναρξη παροχής των υπηρεσιών [15].

(65) Από τη σκοπιά της περιφερειακής πολιτικής, οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων και η Ferries Golfo de Vizcaya ισχυρίστηκαν ότι οι ενισχύσεις θα μπορούσαν να εγκριθούν από τη στιγμή που διευκόλυναν την οικονομική ανάπτυξη της Vizcaya, χωρίς επ' ουδενί να νοθεύουν τον ανταγωνισμό στις βρετανοϊσπανικές θαλάσσιες γραμμές.

(66) Η Επιτροπή φρονεί ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε συγκεκριμένη επιχείρηση δεν μπορούν να θεωρηθούν περιφερειακές ενισχύσεις που χορηγούνται στην περιφέρεια της Vizcaya, παρότι είχαν θετικές επιπτώσεις στην οικονομία της [16]. Οποιαδήποτε δραστηριότητα διεξάγεται σε μια περιφέρεια έχει αντίκτυπο στην οικονομία της. Η ενίσχυση που χορηγείται σε μια επιχείρηση συγκεκριμένης περιφέρειας έχει απαραιτήτως ορισμένο αντίκτυπο, αλλά αυτό δεν τη μετατρέπει σε πραγματική περιφερειακή ενίσχυση.

(67) Τα αριθμητικά στοιχεία που παρείχαν οι ισπανικές αρχές αντανακλούν τις επιπτώσεις της νέας υπηρεσίας ο οχηματαγωγών στην οικονομία. Ωστόσο, οι υπό θεώρηση ενισχύσεις χορηγήθηκαν μεταξύ του 1995 και του 1998, πολύ μετά την έναρξη της παροχής των υπηρεσιών της Ferries Golfo de Vizcaya. Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων δεν αναφέρουν ποιος θα ήταν ο αντίκτυπος της ενίσχυσης, ούτε αναφέρουν αν οι επιπτώσεις των εν λόγω υπηρεσιών στην οικονομία θα ήταν ενδεχομένως κατά πολύ διαφορετικές ελλείψει αυτών των ενισχύσεων. Για όλους αυτούς τους λόγους, δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός ότι η ενίσχυση εξυπηρετούσε την προώθηση της ανάπτυξης της περιοχής.

(68) Εν πάση περιπτώσει, ακόμη και αν οι ενισχύσεις αυτές είχαν περιφερειακό χαρακτήρα, δεν θα μπορούσαν να θεωρηθούν συμβατές με την κοινή αγορά εφόσον είναι ενισχύσεις λειτουργίας και όχι επένδυσης, όπως ισχυρίζονταν οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων.

(69) Οι ενισχύσεις δεν συνδέονται με καμία συγκεκριμένη επένδυση της εταιρείας. Ούτε ευσταθεί ο ισχυρισμός ότι οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων με τις ενισχύσεις του 1995 συνέβαλαν στις επενδύσεις που έκανε η Ferries Golfo de Vizcaya το 1992, όταν άρχισε η παροχή των υπηρεσιών. Οι συγκεκριμένες αρχές απλώς αύξησαν τα έσοδα της εταιρείας μέσω της αγοράς εισιτηρίων. Συνεπώς, η ενίσχυση είναι σαφώς ενίσχυση λειτουργίας.

(70) Από τη σκοπιά της τομεακής πολιτικής, η Επιτροπή φρονεί ότι οι ενισχύσεις δεν είναι δυνατόν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά επειδή «προωθούν την ανάπτυξη ορισμένων δραστηριοτήτων» χωρίς να «αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο στο κοινό συμφέρον».

(71) Οι ενισχύσεις δεν πληρούν τα κριτήρια που καθορίζει η Επιτροπή στις «κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων προς τις εταιρείες θαλασσίων μεταφορών» της 3ης Αυγούστου 1989, και στις «κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις προς τις θαλάσσιες μεταφορές» της 5ης Ιουλίου 1997, που προαναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 41.

(72) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 1989 όριζαν πως, παρότι ορισμένοι τύποι ενισχύσεων τους οποίους αναφέρουν (όπως η ειδική φορολόγηση ορισμένων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων) θα μπορούσαν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, «οποιοσδήποτε τύπος ενίσχυσης λειτουργίας (...) είναι καταρχήν ασύμβατος με την κοινή αγορά». Εξακολουθεί να ισχύει η βασική αρχή με τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997. Ο τύπος της ενίσχυσης που χορηγήθηκε στη Ferries Golfo de Vizcaya δεν ανήκει σε εκείνες που εγκρίνονται στις κατευθυντήριες γραμμές (φορολογικές επιδοτήσεις και μείωση των κοινωνικών εισφορών υπέρ των εταιριών και των ναυτικών).

(73) Το γεγονός ότι η υπηρεσία ήταν βιώσιμη ή ότι οι ενισχύσεις δεν συνδέονταν με τις ετήσιες δαπάνες ή ζημίες της Ferries Golfo de Vizcaya ουδόλως επηρεάζει τα συγκεκριμένα συμπεράσματα.

V.3. **Ανάκτηση της ενίσχυσης**

(74) Οι αρχές της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων και η Ferries Golfo de Vizcaya ισχυρίστηκαν πως, παρότι η Επιτροπή είχε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η συμφωνία του 1995 συνιστούσε κρατική ενίσχυση που δεν είναι δυνατόν να εγκριθεί, η Επιτροπή δεν θα πρέπει να ζητήσει την επιστροφή της, εφόσον αυτό θα ήταν αντίθετο με τη θεμιτή προσδοκία της. Η Επιτροπή δεν μπορεί να συμμεριστεί αυτήν την άποψη. Όπως δήλωσε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο στην απόφασή του, της 14ης Ιανουαρίου 1997, σχετικά με την υπόθεση C-169/95, Ισπανία εναντίον Επιτροπής [17], «λαμβανομένου υπόψη του επιτακτικού χαρακτήρα του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων που πραγματοποιεί η Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 93 της συνθήκης, δεν δικαιολογείται, καταρχήν, η εμπιστοσύνη των επιχειρήσεων που έλαβαν ενίσχυση ως προς τη νομιμότητα της ενισχύσεως, παρά μόνον εάν η ενίσχυση χορηγήθηκε τηρηθείσας της διαδικασίας που προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο. Πράγματι, ένας επιμελής επιχειρηματίας πρέπει κανονικά να είναι σε θέση να βεβαιωθεί ότι τηρήθηκε η διαδικασία αυτή. Δεν αμφισβητείται όμως ότι οι επίμαχες ενισχύσεις χορηγήθηκαν χωρίς να έχουν προηγουμένως κοινοποιηθεί, κατά παράβαση των υποχρεώσεων που επιβάλλει στα κράτη μέλη το άρθρο 93 παράραφος 3 της συνθήκης. Το γεγονός ότι η Επιτροπή αποφάσισε αρχικά να μη διατυπώσει αντιρρήσεις για τις επίμαχες ενισχύσεις δεν μπορεί να θεωρηθεί ικανό προς δημιουργία δικαιολογημένης εμπιστοσύνης στην αποδέκτρια επιχείρηση, αφ' ης στιγμής η εν λόγω απόφαση προσβλήθηκε εντός της προθεσμίας

[14] Βλέπε απόφαση του Πρωτοδικείου, της 8ης Ιουνίου 1995, για την υπόθεση T-459/93, Siemens εναντίον Επιτροπής, Συλ. 1995, σ. II-1675.

[15] Βλέπε απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, για την υπόθεση 730/79, Philip Morris Holland BV εναντίον Επιτροπής, Συλ. 1980, σ. 2671.

[16] Βλέπε σημείο 2 των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις περιφερειακές κρατικές ενισχύσεις (ΕΕ αριθ. C 74 της 10.3.1998, σ. 9).

[17] Συλ. 1997, σ. I-0135.

ασκήσεως προσφυγής και ακολούθως ακυρώθηκε από το Δικαστήριο. Το σφάλμα που διέπραξε έτσι η Επιτροπή, όσο λυπηρό και εάν είναι, δεν μπορεί να εξαλείψει τις συνέπειες της παράνομης συμπεριφοράς του Βασιλείου της Ισπανίας. Υπ' αυτές τις συνθήκες, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι προσβάλλει τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη της επιχειρήσεως που έλαβε τις εν λόγω ενισχύσεις ούτε καθόσον επιβάλλει την επιστροφή των επίμαχων ενισχύσεων ούτε καθόσον επιβάλλει την επιδίκαση τόκων» (αιτιολογικές σκέψεις 51 έως 54).

(75) Σε γενικές γραμμές, για να συμφωνεί η χορήγηση μιας ενίσχυσης με τις διατάξεις του άρθρου 93 παράγραφος 3 (τώρα άρθρο 88 παράγραφος 3) της συνθήκης, θα πρέπει να κοινοποιηθεί από το κράτος μέλος και να μην εφαρμοσθεί πριν λάβει οριστική απόφαση η Επιτροπή. Στην προκείμενη περίπτωση δεν τηρούνται οι συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

(76) Η απόφαση που έλαβε η Επιτροπή το 1995 σχετικά με την Ferries Golfo de Vizcaya προσβλήθηκε ενώπιον του Πρωτοδικείου εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών, το οποίο εν συνεχεία την ακύρωσε. Από την πάγια νομολογία του προκύπτει ότι η ακύρωση έγκρισης στερεί από τη ενίσχυση την νομική βάση της σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, καθιστώντας την έτσι παράνομη εξυπαρχής.

(77) Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να αναφερθεί ότι, παρότι οι πληρωμές προς τη Ferries Golfo de Vizcaya ήταν μεταγενέστερες της ευνοϊκής απόφασης της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 1995, η συμφωνία, η οποία προέβλεπε πληρωμές από τον Ιανουάριο του 1995, συνήφθη στις 7 Μαρτίου 1995, αρκετούς μήνες πριν λάβει η Επιτροπή την απόφασή της. Συνεπώς, οι ενισχύσεις εκτελέστηκαν πριν από τη λήψη απόφασης από την Επιτροπή ([18]). Σύμφωνα με την προαναφερθείσα απόφαση, της 14ης Ιανουαρίου 1997, το σφάλμα που διεπράχθη από την Επιτροπή δεν μπορεί να εξαλείψει τις επιπτώσεις της παράνομης συμπεριφοράς των αρχών της Αυτόνομης Κοινότητας της Χώρας των Βάσκων.

(78) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η ενίσχυση δεν κοινοποιήθηκε επισήμως. Σύμφωνα με τον οδηγό των διαδικασιών σχετικά με θέματα κρατικών ενισχύσεων και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, βάσει του οποίου καθορίζονται διατάξεις εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ ([19]), είναι σαφές ότι οι κοινοποιήσεις θα πρέπει να διενεργούνται από τα ίδια τα κράτη μέλη (σε επίπεδο κεντρικής κυβέρνησης, ακόμη και αν πρόκειται για ενισχύσεις που χορηγούνται από την περιφερειακή διοίκηση). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμφωνία του 1995 δεν κοινοποιήθηκε επισήμως, εφόσον απεστάλη στην Επιτροπή από τους δικηγόρους της δικαιούχου εταιρείας στις 27 Μαρτίου 1995.

VI. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(79) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ισπανία εκτέλεσε παράνομα τις ενισχύσεις προς την εταιρεία Ferries Golfo de Vizcaya κατά παράβαση του άρθρου 93 παράγραφος 3 (τώρα άρθρο 88 παράγραφος 3) της συνθήκης. Οι συγκεκριμένες ενισχύσεις, συνολικού ύψους 985 500 000 ισπανικών πεσετών, πρέπει να επιστραφούν από τον δικαιούχο τους,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε από την Ισπανία υπέρ της εταιρείας Ferries Golfo de Vizcaya, αξίας 985 000 000 ισπανικών πεσετών, είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

1. Η Ισπανία λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο προκειμένου να ανακτήσει από τον αποδέκτη της την ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 1, η οποία τέθηκε στη διάθεσή του παρανόμως.

2. Η ανάκτηση πραγματοποιείται χωρίς καθυστέρηση και σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζει το εθνικό δίκαιο, εφόσον αυτές επιτρέπουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της παρούσας απόφασης. Η ενίσχυση θα επιστρέφεται εντόκως από την ημερομηνία από την οποία αυτή διατέθηκε στο δικαιούχο της έως την ημερομηνία της ανάκτησής της. Οι τόκοι υπολογίζονται βάσει του επιτοκίου αναφοράς που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της αντίστοιχης επιχορήγησης στο πλαίσιο ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα.

Άρθρο 3

Η Ισπανία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν για να συμμορφωθεί με αυτήν.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Ισπανίας.

Βρυξέλλες, 29 Νοεμβρίου 2000.

Για την Επιτροπή

Loyola DE PALACIO

Αντιπρόεδρος

([18]) Η έννοια αυτή εκτέθηκε από την Επιτροπή στην επιστολή της προς τα κράτη μέλη την 27η Απριλίου 1989 [SG(89)D/5521].

([19]) ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.