II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,
tehty 29 päivänä marraskuuta 2000,
Espanjan tukiohjelmasta Ferries Golfo de Vizcaya -varustamon hyväksi

(tiedoksiannettu numerolla K(2000) 3931)

(Ainoastaan espanjankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2001/247/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa [1] ja ottaa huomioon kyseiset huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

I MENETTELY

(1) Komissiolle esitettiin 21 päivänä syyskuuta 1992 kantelu, jonka mukaan Espanja oli ottanut käyttöön tukiohjelman Ferries Golfo de Vizcaya -laivanvarustamon hyväksi (9 päivänä heinäkuuta 1992 tehty aiesopimus). Tämän jälkeen 16 päivänä maaliskuuta, 13 päivänä huhtikuuta ja 19 päivänä huhtikuuta 1993 esitettiin kolme muuta kantelua. Espanja toimitti komissiolle lisätietoja 1 päivänä huhtikuuta 1993 päivätyssä kirjeessä.

(2) Komissio ilmoitti Espanjalle 13 päivänä lokakuuta 1993 päivätyssä kirjeessään päättäneensä aloittaa kyseisen tuen suhteen perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa (nykyisen 88 artiklan 2 kohdassa) tarkoitetun menettelyn (asia C 32/93). Espanja ilmoitti 10 päivänä marraskuuta 1993, että tuen myöntäminen keskeytettäisiin. Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* [2]. Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa tuesta. Komissio vastaanotti asianomaisten esittämät huomautukset. Espanjan viranomaiset esittivät perustelunsa 25 päivänä tammikuuta 1994 päivätyssä kirjeessään.

(3) Ferries Golfo de Vizcaya -yhtiön juristit ilmoittivat komissiolle 27 päivänä maaliskuuta 1995, että tukiohjelmaa oli muutettu 7 päivänä maaliskuuta 1995. Komissio päätti 7 päivänä kesäkuuta 1995 lopettaa menettelyn todettuaan, että kyseessä ei ollut tuki, ja ilmoitti päätöksestään Espanjan hallitukselle 11.7.1995 päivätyssä kirjeessä [3].

(4) Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi 28 päivänä tammikuuta 1999 asiassa T-14/96 — Bretagne Angleterre Irlande (BAI) vastaan komissio [4] — komission 7 päivänä kesäkuuta 1995 tekemän päätöksen.

(5) Komissio päätti tuomioistuimen tuomion johdosta 26 päivänä toukokuuta 1999 laajentaa 9 päivänä heinäkuuta 1992 tehtyä sopimusta (jäljempänä 'ensimmäinen sopimus') kohtaan vuonna 1993 aloitetun menettelyn koskemaan myös Biskajan maakuntaneuvoston (Diputación Foral de Vizcaya) ja Ferries Golfo de Vizcaya -yhtiön välistä 7 päivänä maaliskuuta 1995 tehtyä sopimusta (jäljempänä 'toinen sopimus'). Komissio ilmoitti päätöksestään Espanjalle 16 päivänä kesäkuuta 1999 päivätyllä kirjeellä.

[1] EYVL C 70, 8.3.1994, s. 5, ja EYVL C 233, 14.8.1999, s. 22.

[2] Katso alaviitteen 1 ensimmäinen osa.

[3] EYVL C 321, 1.12.1995, s. 4.

[4] Kok. 1999, s. II-139.

(6) Päätös julkaistiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ([5]). Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään tukea koskevat huomautuksensa. Komissio vastaanotti asianomaisten esittämät huomautukset ja toimitti ne Espanjalle antaen tälle tilaisuuden kommentoida niitä.

(7) Espanjan viranomaiset esittivät huomautuksensa 21 päivänä lokakuuta 1999 päivätyssä kirjeessä ja täydensivät niitä lisähuomautuksilla 8 päivänä helmikuuta ja 6 päivänä kesäkuuta 2000.

II YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA

(8) Biskajan maakuntaneuvoston ja Baskimaan hallituksen kauppa- ja matkailuministeriön sekä Ferries Golfo de Vizcaya -yhtiön välinen, 9 päivänä heinäkuuta 1992 tehty sopimus kumottiin ja korvattiin Biskajan maakuntaneuvoston ja Ferries Golfo de Vizcaya -yhtiön välisellä, 7 päivänä maaliskuuta 1995 tehdyllä sopimuksella.

II.1 **Biskajan maakuntaneuvoston ja Baskimaan hallituksen kauppa- ja matkailuministeriön Ferries Golfo de Vizcaya -yhtiön kanssa tekemä alkuperäinen sopimus (9 päivänä heinäkuuta 1992 tehty aiesopimus)**

(9) Baskimaan autonomisen alueen viranomaisten ja Ferries Golfo de Vizcaya -varustamon ([6]) välisessä vuonna 1992 tehdyssä sopimuksessa määrättiin, että varustamo alkaisi liikennöidä säännöllisesti Bilbaon ja Portsmouthin väliä kaksi kertaa viikossa kumpaankin suuntaan (paitsi kolmen viikon ajan sesonkiajan ulkopuolella) ja varmistaisi, että aluksen miehistöä ja ravintolapalveluja valittaessa suosittaisiin Biskajan alueelta ja Baskimaan autonomiselta alueelta olevia henkilöitä ja yrityksiä. Sopimuksessa määrättiin myös, että Ferries Golfo de Vizcaya perustaisi matkatoimistot kaikkiin satamapaikkoihinsa.

(10) Sopimuksessa määrättiin myös, että Biskajan maakuntaneuvosto ja Baskimaan hallitus sitoutuisivat ostamaan yritykseltä tietyn määrän matkaseteleitä vuosien 1993 ja 1996 välisenä aikana. Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset aikoivat jakaa matkasetelit vähävaraiselle henkilöille, jotka voisivat vaihtaa ne matkalippuihin kuukauden kuluessa; järjestely kuului kulttuuri- ja sosiaalipolitiikan piiriin. Baskimaan autonomisen alueen viranomaisten sitoumus oli arvoltaan 911 800 000 pesetaa eli 26 000 matkaseteliä maaliskuun 1993 ja maaliskuun 1996 välisenä aikana. Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset sitoutuivat lunastamaan setelit siinäkin tapauksessa, että Ferries Golfo de Vizcaya -yrityksestä riippumattomista syistä matkoja ei tehtäisi.

(11) Sopimuksessa mainittiin myös, että jos toiminnan tulos olisi positiivinen, Baskimaan autonomisen alueen viranomaisten suorittamista kuukausimaksuista vähennettäisiin voittoja vastaava määrä. Viranomaiset sitoutuivat samalla siihen, että jos toiminta taas olisi tappiollista, ne maksaisivat Ferries Golfo de Vizcayalle suoritettujen maksujen osasummien ja myönnetyn kokonaismäärän arvon välisen erotuksen.

(12) Alkuperäinen sopimus kumottiin menettelyn aloittamisen johdosta, ja Ferries Golfo de Vizcayaa kehotettiin tekemään varaus saaduista määristä korkoineen. Biskajan maakuntaneuvosto teki Ferries Golfo de Vizcayan kanssa uuden sopimuksen 7 päivänä maaliskuuta 1995.

II.2 **Biskajan maakuntaneuvoston ja Ferries Golfo de Vizcayan 7 päivänä maaliskuuta 1995 tekemä uusi sopimus**

(13) Toisessa sopimuksessa, joka koski neljän vuoden kautta (tammikuusta 1995 joulukuuhun 1998), määrättiin, että Ferries Golfo de Vizcaya -yritys jatkaisi ja edistäisi säännöllistä ja edestakaista liikennöintiä Bilbaon ja Portsmouthin välillä kahdesti viikossa (lukuun ottamatta kolmen viikon jaksoa sesongin ulkopuolella) käyttäen brittiläis-espanjalaista miehistöä ja hankkien tuotteet ja palvelut brittiläisiltä ja espanjalaisilta tahoilta.

(14) Siinä määrättiin myös, että Biskajan maakuntaneuvosto lunastaisi yritykseltä tietyn määrän matkaseteleitä ja jakaisi ne vähävaraiselle antaakseen heille mahdollisuuden ulkomaanmatkoihin. Setelit voitaisiin vaihtaa matkalippuihin myös alun perin määrätyn ajanjakson jälkeen, mutta vain sesongin ulkopuolella ja vain, jos paikkoja olisi vapaina. Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset sitoutuivat lunastamaan tammikuun 1995 ja joulukuun 1998 välisenä aikana yhteensä 46 500 seteliä, joiden yhteenlaskettu arvo on 985 500 000 pesetaa. Hinta laskettiin matkalippujen kauppahinnaksi sesongin ulkopuolella kyseisinä vuosina arvioidun hinnan perusteella. Hintoihin annettiin alennusta sillä perusteella, että Biskajan maakuntaneuvosto oli sitoutunut pitkäaikaisesti ostamaan matkaseteleitä.

II.3 **Menettelyn aloittamisen perustelut**

(15) Komissio totesi 29 päivänä syyskuuta 1993, että ensimmäinen sopimus merkitsi tuen myöntämistä, sillä Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset rahoittivat kyseistä laivanvarustamoa edellytyksillä, jotka eivät ole tavanomaisia liiketoiminnassa, ja koska Ferries Golfo de Vizcayalla ei tämän ansiosta ollut mitään taloudellista riskiä. Komissio korosti seuraavia neljää seikkaa:

a) alueen viranomaiset sopivat ostavansa tietyn määrän matkaseteleitä kolmen vuoden aikana sen sijaan, että olisivat ostaneet niitä tarpeen mukaan;

([5]) Katso alaviite 1, toinen osa.

([6]) Ferries Golfo de Vizcaya oli Yhdistyneessä kuningaskunnassa toimivan P & O European Ferries Ltd -yrityksen ja espanjalaisen Vapores Suardiaz SA:n tytäryhtiö. Vuodesta 1994 lähtien Ferries Golfo de Vizcaya on ollut kokonaan P & O European Ferriesin omistuksessa.

b) matkaseteleistä luvattiin maksaa korkeampi hinta kuin vahvistettu kauppahinta;

c) Baskimaan viranomaiset sitoutuivat lunastamaan kyseiset setelit myös siinä tapauksessa, että matkoja ei tehtäisi tai että ne päättyisivät muihin satamiin Ferries Golfo de Vizcaya -yrityksestä riippumattomista syistä;

d) yrityksen tappiot luvattiin kattaa.

(16) Komissio katsoi myös, että tukiohjelmalle ei voitu myöntää poikkeusta minkään perustamissopimuksen 92 artiklan 2 ja 3 kohdassa (nykyisen 87 artiklan 2 ja 3 kohdassa) mainitun syyn perusteella.

(17) Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen 28 päivänä tammikuuta 1999 toisesta sopimuksesta antaman tuomion perusteella komissio totesi menettelyn laajentamisesta 26 päivänä toukokuuta 1999 tekemässään päätöksessä, että kyseinen sopimus vaikutti kuuluvan suoraan perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan (nykyisen 87 artiklan 1 kohdan) soveltamisalaan.

(18) Komissio huomautti, että Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset eivät olleet osoittaneet tarvitsevansa toisen sopimuksen voimassaoloaikana enemmän matkaseteleitä kuin ensimmäisen (määrää oli lisätty 26 000:sta 46 500:aan). Komissio oletti, että setelien määrää oli lisätty keinotekoisesti setelien hintojen alentumisen korvaamiseksi, ja että tarkoituksena oli julkisen sektorin rahoitusosuuden säilyttäminen alun perin sovitulla tasolla. Komissio päätteli, että sopimus ei ollut tavanomainen liiketoimi. Komissio korosti myös, että viranomaisten tosiasiallisesti jakamien setelien määrä ei vastannut edes suurin piirtein ennalta ostettujen setelien määrää. Komissio lisäsi, että Ferries Golfo de Vizcayalle annettu oikeus säilyttää ensimmäisen sopimuksen nojalla saamansa rahat toisen sopimuksen voimaantuloon asti on myös omiaan vahvistamaan sopimuksen ei-kaupallista luonnetta.

(19) Komissio totesi edelleen, että Baskimaan autonomisen alueen viranomaisten Ferries Golfo de Vizcaya -yritykselle myöntämä tuki saattaisi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää kilpailua, sillä yritys tarjosi palveluja kahden jäsenvaltion välillä ja kilpaili muiden yhteisön liikenteenharjoittajien kanssa. Lopuksi komissio totesi, ettei järjestelmän voitu periaatteessa katsoa perustuvan mihinkään perustamissopimuksen 92 artiklan 2 ja 3 kohdassa (nykyisen 87 artiklan 2 ja 3 kohdassa) määrättyyn poikkeukseen.

III **ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET**

(20) Kun menettely oli aloitettu, tuensaajayritys Ferries Golfo de Vizcaya toimitti sopimuksia puoltavia huomautuksia ja Brittany Ferries, Plymouthin ja Santanderin välistä laivaliikennettä harjoittava kilpaileva yritys, toimitti sopimusten vastaisia huomautuksia. Sisällissodassa evakuoitujen eläkeläisten yhdistys sekä Automobile Association Services ilmaisivat tukensa ensimmäiselle sopimukselle.

(21) Seuraavassa esitetään toisesta sopimuksesta esitetyt huomautukset.

Brittany Ferries

(22) Brittany Ferries katsoi, että vuoden 1995 sopimus ei ollut tavanomainen liiketoimi ja että tuki vaikutti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(23) Brittany Ferries tuki komission tulkintaa, jonka tämä oli esittänyt menettelyn aloittamisen yhteydessä, ja otti lisäksi esille sopimuksen seuraavat erikoiset piirteet, jotka osoittavat selvästi, ettei kyseessä ole tavanomainen liiketoimi:

a) ostettujen matkasetelien määrän vaihtelut kuukausien ja vuosien välillä;

b) määräys, jonka mukaan hintoja tarkistettaisiin, jos Ferries Golfo de Vizcayan käyttämä alus vaihtaisi;

c) järjestely, jossa Baskimaan autonomisen alueen viranomaisten ei ole pakko vaihtaa ostettuja matkaseteleitä matkoihin;

d) miehistön kansallisuuteen ja palvelun säännöllisyyteen kohdistuvat ehdot.

(24) Lisäksi Brittany Ferries oli sitä mieltä, että tuki ei voinut perustua mihinkään perustamissopimuksen 92 artiklassa (nykyisessä 87 artiklassa) sallituista poikkeusmahdollisuuksista.

Ferries Golfo de Vizcaya

(25) Ferries Golfo de Vizcaya puolestaan esitti, että vuoden 1995 sopimus oli luonteeltaan kaupallinen eikä siihen sisältynyt tukea. Se vakuutti, että kun Biskajan maakuntaneuvosto hankki ennalta suuren määrän matkalippuja hintaan, johon annettiin paljousalennusta, menettely ei poikennut niiden kaupallisten toimijoiden käytännöstä, jotka käyttävät runsaasti matkalippuja. Se selitti setelien määrän kasvun seuraavilla tekijöillä:

a) hinnan alenemisella,

b) Biskajan maakuntaneuvoston odotuksilla, jotka perustuivat sen kokemuksiin osallistumisesta kansallisella tasolla sovellettuun Inserso-ohjelmaan, ja

c) sillä, että sen talousarvio oli jo laadittu.

Siitä, että kaikkia seteleitä ei ollut vaihdettu matkalippuihin, laivanvarustamo totesi, että niiden vaihtaminen ei vielä ollut päättynyt vaan jatkuisi (sopimuksessa määrätään, että seteleiden vaihtamista voidaan jatkaa sopimuksen voimassaoloajan jälkeenkin).

(26) Ferries Golfo de Vizcaya esitti myös, että vuoden 1992 sopimuksen kumoamisen jälkeen palautettavista rahamääristä ei ollut sille mitään taloudellista hyötyä, koska se oli palauttanut ne korkoineen.

(27) Lisäksi Ferries Golfo de Vizcaya totesi, että vaikka komissio katsoisi, että vuoden 1995 sopimus ei ollut puhtaasti liiketoimi vaan sisälsi valtiontukea, tuki olisi kuitenkin hyväksyttävä.

(28) Perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdan a alakohdasta (sosiaalinen tuki) Ferries Golfo de Vizcaya toteaa, että sen käytettävissä olevien tietojen mukaan Biskajan maakuntaneuvosto oli kääntynyt muiden kansainvälistä liikennettä harjoittavien yritysten puoleen määrittääkseen niiden kiinnostuksen kyseisen palvelun harjoittamiseen.

(29) Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdasta Ferries Golfo de Vizcaya toteaa, että tuki pitäisi hyväksyä, sillä sen tarkoituksena on edistää Biskajan alueen kehitystä muuttamatta kilpailun edellytyksiä. Yritys toteaa, että "Ferries Golfo de Vizcayan liikennöinti on kaksinkertaistanut Espanjan ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisten liikennepalvelumarkkinoiden koon ilman minkäänlaista negatiivista vaikutusta Brittany Ferriesille".

(30) Lopuksi Ferries Golfo de Vizcaya esittää, että vaikka komissio katsoisi vuoden 1995 sopimuksen merkitsevän valtiontukea, jota ei voida hyväksyä, komission ei pitäisi vaatia sen takaisinmaksua, sillä tuki myönnettiin aikanaan laillisesti. Yritys toteaa, että vuoden 1995 sopimuksesta ilmoitettiin asetetussa määräajassa komissiolle ja että tuki myönnettiin vasta sen jälkeen kun komissio oli tehnyt myönteisen päätöksen 7 päivänä kesäkuuta 1995.

IV **ESPANJAN HUOMAUTUKSET**

(31) Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset vakuuttivat, että kun ne tekivät Ferries Golfo de Vizcayan kanssa sopimuksen vuonna 1992 (ensimmäinen sopimus, joka sittemmin kumottiin), niillä oli kaksi tavoitetta. Ensinnäkin ne toimivat kuten yksityinen sijoittaja, joka rahoittaa yritystä ja toivoo sijoituksensa olevan tuottoisa. Viranomaiset huomauttivat valinneensa vakavaraisen yrityksen, ja että Ferries Golfo de Vizcayan kanssa tehdyssä sopimuksessa oli määräys, jonka nojalla viranomaisilla oli oikeus saada 10 prosenttia voitosta, jonka yritys tekisi kolmen ensimmäisen liikennöintivuoden aikana. Toiseksi viranomaiset pyrkivät edistämään kauppaa ja matkailua ja tukemaan Baskimaan alueellista kehitystä. Viranomaisten mukaan Baskimaan hallituksen osallistuminen sopimukseen ei kuulunut perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan (nykyisen 87 artiklan 1 kohdan) soveltamisalaan. Ne esittivät kuitenkin, että vaikka tuen katsottaisiin kuuluvan mainitun kohdan soveltamisalaan, siihen voitaisiin soveltaa perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan (nykyisen 87 artiklan 3 kohdan) mukaista poikkeusta.

(32) Lisäksi Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset ilmoittivat, että Ferries Golfo de Vizcayan kanssa vuonna 1995 tehdyssä sopimuksessa ei ollut minkäänlaista tukiosuutta, vaan sopimuksen tarkoituksena oli vastata oikeutettuun tarpeeseen tarjota Biskajan alueen eläkeläisille alennuksia matkahintoihin ja helpottaa Biskajan alueen asukkaiden ja instituutioiden mahdollisuuksia käyttää liikennevälineitä.

(33) Ensimmäisestä Espanjan esittämästä näkökohdasta viranomaiset tarkensivat, että Biskajan maakuntaneuvosto oli osallistunut vuodesta 1988 alkaen Inserso-nimiseen kansalliseen matkatukiohjelmaan mutta päättänyt sopimuksensa Inserson kanssa vuonna 1993 — käytännössä vuonna 1995 — sillä ohjelman toteuttamisessa ilmeni ongelmia. Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset selittivät, että sopimus Inserson kanssa oli päätetty paikkojen jakotavan ja matkakohteiden pienen määrän vuoksi. Biskajan maakuntaneuvosto perusti vuonna 1996 Inserso-ohjelman sijaan oman matkaohjelman nimeltä Adineko. Biskajan maakuntaneuvosto ilmoitti, että tarvittavien setelien määrää arvioitaessa oli käytetty perustana Inserso-ohjelman tietoja, ja että Adinekon vaatimaton menestys ei ollut mitenkään yhteydessä oikeutettuun tarpeeseen tehdä sopimus. Biskajan maakuntaneuvosto korosti myös, että se aikoi jatkaa sopimuksen täytäntöönpanoa sen voimassaolon päättymisen jälkeen, sillä seteleille ei ole asetettu viimeistä vaihtopäivää.

(34) Toisesta perustelusta Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset ilmoittivat, että niiden velvollisuus on auttaa niitä henkilöitä, jotka taloudelliseen tai sosiaaliseen asemaansa liittyvistä syistä tarvitsevat erityisjärjestelyjä matkustaakseen. Käytännössä matkaseteleitä jaettiin hyvin monenlaisille henkilöille ja instituutioille (esimerkiksi paikallisviranomaisille, yhdistyksille, ammattikouluille ja yliopistoille).

(35) Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset esittivät myös, että vaikka komissio katsoisi vuoden 1995 sopimuksen sisältävän valtiontukea, tuki pitäisi hyväksyä siksi, että kyseinen sopimus helpottaa Biskajan historiallisen alueen talouskehitystä perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla tavalla, tai siksi, että se laadittiin sosiaalisten päämäärien vuoksi 87 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti, taikka molemmista edellä mainituista syistä.

(36) Ensimmäisen perustelunsa tueksi Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset selittivät, että 1990-luvun alussa Biskajan alueella oli vakavia taloudellisia ongelmia. Maakuntaneuvosto päätti tukea Bilbaon ja Portsmouthin välistä liikenneyhteyttä edistääkseen matkailusektorien toimintaa Biskajan alueella. Maakuntaneuvosto teetti KPMG:llä toteutettavuustutkimuksen ja päätti hankkia matkaseteleitä saadakseen säännöllistä ja korkealaatuista yhdistettyä liikennöintipalvelua.

(37) Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset selittivät, että niiden toimenpide oli luonteeltaan investointitukea eikä toimintatukea. Ne korostivat halunneensa osallistua vähäisellä osuudella Ferries Golfo de Vizcayan alkuvaiheen investointikustannuksiin ja että kun vuoden 1992 setelijärjestelmä purettiin, valtuusto harkitsi tekevänsä uuden sopimuksen Ferries Golfo de Vizcayan kanssa täyttääkseen lupauksensa osallistua liikennöintipalvelun alkuinvestointien kustannuksiin. Ne mainitsivat myös, että tuki ei ollut kytköksissä Ferries Golfo de Vizcaya -yrityksen vuotuisiin menoihin ja että palvelu oli kannattavaa.

(38) Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset päättelivät, että kaikkia mahdollisia valtiontukea merkitseviä tekijöitä, jotka komissio saattaisi havaita vuoden 1995 sopimuksessa, olisi pidettävä Biskajan alueella tehtäviin investointeihin myönnettynä valtiontukena, joka on myönnetty tapauskohtaisesti ([7]) (…), ja perustavana osana Biskajan maakuntaneuvoston politiikkaa Biskajan alueen talouselämän kehittämiseksi. Autonomisen alueen viranomaisten mielestä ”tuki” täyttää perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa vahvistetut edellytykset, koska

a) se on huomattavasti pienempi kuin valtiontuen enimmäismäärä, johon Biskajan alueella oli oikeus vuonna 1995 (maakuntaneuvoston maksama määrä vastaa noin 6,7:ää prosenttia reitin liikennöintiin liittyvistä Ferries Golfo de Vizcayan investointikustannuksista);

b) tuki edisti Biskajan alueen talouskehitystä (viranomaiset esittivät, että palvelu oli siihen mennessä synnyttänyt 706 työpaikkaa Biskajan alueella ja Baskimaassa);

c) tuki oli yhteisön edun mukaista (komissio kannustaa lyhyen matkan merenkulkua ja osallistuu liikennehankkeiden rahoittamiseen aluepolitiikassaan), ja

d) järjestelmä ei haitannut kauppaa eikä kilpailua (maakuntaneuvosto kääntyi kaikkien palvelun harjoittamisesta mahdollisesti kiinnostuneiden liikennöijien puoleen; Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset totesivat, että Bilbao—Portsmouth-reitin liikennöinti ei ollut vähentänyt liiketoimintaa Brittany Ferries -yrityksen liikennöimällä Santander—Plymouth-reitillä).

(39) Toisen perustelun osalta Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset totesivat, että perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdan a alakohta (sosiaalinen tuki) muodostaa vaihtoehtoisen oikeusperustan, joka voisi oikeuttaa minkä tahansa valtiontuen, jonka komissio mahdollisesti löytää vuoden 1995 sopimuksesta. Ne ilmoittivat, että ostetut setelit oli jaettu kansalaisille, jotka olivat hakeneet niitä Biskajan maakuntaneuvoston hoitamien erityisten sosiaalisten ohjelmien nojalla. Lisäksi viranomaiset selittivät, että sopimukseen ei liittynyt muiden liikennöijien syrjimistä, koska yksikään toinen liikennöijä ei ollut osoittanut kiinnostusta Bilbao—Portsmouth-reitin liikennöimistä kohtaan. Mainittiin myös, että KPMG:n tekemä toteutettavuustutkimus oli lähetetty kaikille palvelun aloittamisesta mahdollisesti kiinnostuneille liikennöijille, ja että niiden kanssa oli oltu jatkuvasti yhteydessä vuosina 1989—1991.

(40) Lopuksi Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset esittivät, että jos komissio niiden esittämistä perusteista huolimatta katsoisi, että vuoden 1995 sopimukseen sisältyi valtiontukea, jota ei voida hyväksyä, komission ei pitäisi vaatia sitä palautettavaksi, koska tämä olisi oikeusvarmuuden ja luottamuksensuojan periaatteiden vastaista. Ne korostivat, että vuoden 1995 sopimusta oli aikanaan sovellettu lainmukaisesti.

V TUEN ARVIOINTI

V.1 Arvioinnin oikeusperusta

(41) Sopimuksista vain toinen, joka tehtiin 7 päivänä maaliskuuta 1995, pantiin kokonaisuudessaan täytäntöön. Se koski vuosia 1995—1998. Sopimus tehtiin aikana, jolloin 3 päivänä elokuuta 1989 annetut yhteisön merenkulkuyrityksille myönnettyjen valtiontukien arviointisuuntaviivat (Guidelirzes for the examination of State aids to Community Shipping companies) ([8]) olivat voimassa. Vuonna 1997 suuntaviivoja tarkistettiin 5 päivänä heinäkuuta 1997 julkaistun asiakirjan ”Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtion tuelle” ([9]) johdosta.

V.2 Tuen olemassaolo ja soveltuvuus yhteismarkkinoille

V.2.1 *Tuen olemassaolo*

(42) Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa (nykyisen 87 artiklan 1 kohdassa) kielletään valtion varoista myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(43) Ensimmäinen Baskimaan autonomisen alueen viranomaisten ja Ferries Golfo de Vizcayan välillä tehty sopimus kumottiin ja Ferries Golfo de Vizcaya -yrityksen saamat rahamäärät palautettiin. Näin ollen asia ei enää vaatinut käsittelyä.

(44) Mitä tulee toiseen sopimukseen, komissio katsoo, että se kuuluu perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan (nykyisen 87 artiklan 1 kohdan) soveltamisalaan.

([7]) Viranomaiset viittasivat Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen 14. syyskuuta 1994 antamaan tuomioon asioissa C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, Espanja vastaan komissio (Kok. 1994, s. I-4103).

([8]) Yhteisössä rekisteröidyillä aluksilla harjoitettavaa laivaliikennettä koskevien rahoitus- ja verotoimenpiteiden (SEC(89)921 lopullinen) liite 1.

([9]) EYVL C 205, 5.7.1997, s. 5.

(45) Lähtökohtana on, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin vahvisti asiasta 28 päivänä tammikuuta 1999 antamassaan tuomiossa, että ”ei ole mahdollista lähtökohtaisesti katsoa, että valtion toimenpide, joka tehdään tietyn yrityksen hyväksi ja joka on muodoltaan matkaseteleiden ostosopimus, ei kuuluisi perustamissopimuksen 92 artiklassa tarkoitetun valtiontuen käsitteen piiriin pelkästään sillä perusteella, että sopimuspuolet sitoutuvat vastavuoroisiin suorituksiin” (perusteluosan 71 kohta). Sen määrittämiseksi, kuuluuko vuoden 1995 sopimus perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan (nykyisen 87 artiklan 1 kohdan) soveltamisalaan, on tarkasteltava, merkitseekö sopimus ”tavanomaista liiketointa” (katso esimerkiksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomion perusteluosan 75 kohta).

(46) Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset totesivat, että sopimuksessa vahvistettu matkasetelien määrä (15 000 vuosina 1995 ja 1996, 9 000 vuonna 1997 ja 7 500 vuonna 1998) oli laskettu Inserso-ohjelmaa hyödyntävien Biskajan alueen asukkaiden vuotuisen lukumäärän perusteella (käytännössä noin 15 000); Inserso oli ohjelma, jonka viranomaiset aikoivat lakkauttaa ja korvata omalla Adineko-ohjelmallaan.

(47) Saatujen tietojen perusteella komissio arvioi, ettei Biskajan maakuntaneuvoston lunastamien matkaseteleiden kokonaismäärää vahvistettu sen todellisten tarpeiden perusteella ja ettei toinen sopimus merkitse tavanomaista liiketointa, vaan sen tarkoituksena oli ylläpitää ensimmäisen sopimuksen mukainen tuki alkuperäisenä tasoltaan, kuten jatkossa osoitetaan.

V.2.1.1 Matkatuki

(48) Ei voida perustellusti väittää, että Biskajan maakuntaneuvoston tarpeet olisi laskettu Inserson lukujen perusteella (15 000 tuensaajaa vuodessa Biskajan alueella). Tämä osoitetaan seuraavassa.

(49) Biskajan maakuntaneuvosto päätti ostaa Ferries Golfo de Vizcaya -yritykseltä 15 000 matkaseteliä vuonna 1995, jolloin neuvosto osallistui vielä Inserso-ohjelmaan, josta 15 000 henkilön oli tarkoitus hyötyä vuonna 1995. Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset eivät ole selittäneet, miksi Biskajan alueen tarpeet olivat kyseisenä vuonna kaksinkertaiset. Ne eivät myöskään ole selittäneet, miksi ohjelmasta jaettiin vuonna 1997 vain 9 000 matkaseteliä ja vuonna 1998 vain 7 500 seteliä (15 000:n sijasta). Kun Biskajan maakuntaneuvosto päätti sitoutua ostamaan kyseisen matkasetelimäärän, se ei tiennyt, että Inserso-ohjelmaa sovellettaisiin edelleen alueen asukkaisiin ([10]) ja että sen oma ohjelma ei onnistuisi toivotusti. Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset eivät myöskään ole selittäneet, miksi ostettujen matkasetelien määrä vaihteli kuukausittain niin paljon (esimerkiksi tammikuussa 1995 ostettiin 750 seteliä ja saman vuoden helmikuussa 3 000).

(50) Biskajan maakuntaneuvoston Adineko-ohjelma hyväksyttiin vasta vuonna 1996, toisin sanoen vasta sen jälkeen kun vuoden 1995 sopimus oli tehty. Baskimaan autonomisen alueen viranomaisten toimittamista tiedoista ilmenee toisaalta, että kyseinen ohjelma, jonka tarkoituksena oli korvata Inserso-ohjelma ja käyttää Biskajan maakuntaneuvoston hankkimia matkaseteleitä, tarjosi vain vähän matkoja Englantiin: 2 132 matkaa vuonna 1996 (toisin sanoen 14 % vuoden aikana ostettujen matkasetelien määrästä), 1 000 vuonna 1997 (toisin sanoen 11 %) ja 400 vuonna 1998 (5 %); yhteensä 3 532 matkaa).

V.2.1.2 Biskajan alueen asukkaiden ja instituutioiden mahdollisuus käyttää liikennepalveluja

(51) Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset eivät ole ilmoittaneet, millä tavalla sopimuksen toisen osan tarpeet oli laskettu. Tämän toisen osan tarkoituksena oli lisätä Biskajan alueen asukkaiden ja instituutioiden mahdollisuuksia käyttää muita liikennemahdollisuuksia kuin Inserso- ja Adineko-ohjelmissa tarjottuja räätälöityjä pakettilomamatkoja. Käytännössä samojen viranomaisten mukaan ohjelmassa jaettiin vuosina 1995—1998 yhteensä 12 520 matkaseteliä.

(52) Tämän lisäksi sopimuksessa on useita määräyksiä, joita ei yleensä ole tavanomaiseen liiketoimintaan kuuluvissa matkasetelien ostoa koskevissa sopimuksissa, esimerkiksi:

a) sopimuksessa mainitaan, kuinka monta matkaa Ferries Golfo de Vizcayan on liikennöitävä viikossa ja vuodessa, ja siinä mainitaan myös päivät, joina alusten on kuljettava (katso sopimuksen 3 artiklan b kohta) ([11]); sopimuksessa määrätään myös, että jos Ferries Golfo de Vizcaya haluaa vaihtaa reitillä kulkevaa alusta, tähän tarvitaan Biskajan maakuntaneuvoston suostumus (katso 1 artikla; 3 artiklan a kohdassa täsmennetään, mitä virkistysmahdollisuuksia laivalla on oltava);

b) sopimuksen 3 artiklan a kohdassa asetetaan määrättyjä edellytyksiä muun muassa miehistön kansalaisuudesta sekä tuotteiden ja palvelujen alkuperästä.

(53) Edellä olevan perusteella komissio päättelee, että matkasetelien ostaminen Ferries Golfo de Vizcaya -yritykseltä toisen sopimuksen nojalla ei vastannut Baskimaan autonomisen alueen viranomaisten esille tuomia sosiaalisia tarpeita eikä muodosta tavanomaista liiketointa, vaan kyseessä on laivanvarustamolle annettu tuki. Päätelmää tukee myös se tosiasia, että ensimmäisen ja toisen sopimuksen nojalla myönnetyt rahasummat ovat suunnilleen samansuuruiset ([12]). Autonomisen alueen viranomaiset laativat uuden ohjelman, jonka ansiosta laivanvarustamolle voitiin maksaa vuonna 1992 luvattu määrä tukea.

([10]) Siitä huolimatta, että Biskajan alueen valtuusto ei enää osallistu ohjelmaan.

([11]) Ferries Golfo de Vizcaya voi muuttaa liikennöintisuunnitelmaansa kaupallisista syistä vain ilmoitettuaan siitä etukäteen Biskajan maakuntaneuvostolle.

([12]) 911 800 000 Espanjan pesetaa ensimmäisen sopimuksen nojalla ja 985 500 000 Espanjan pesetaa toisen sopimuksen nojalla.

(54) Lopuksi on huomattava, että Biskajan maakuntaneuvoston Ferries Golfo de Vizcaya -yritykselle myöntämät rahamäärät vaikuttavat hyvin todennäköisesti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristävät kilpailua, sillä yritys liikennöi kahden jäsenvaltion — Yhdistyneen kuningaskunnan ja Espanjan — välillä ja kilpailee muiden yhteisön liikenteenharjoittajien kanssa. Kansainväliset meriliikennepalvelut on vapautettu kauan sitten (katso erityisesti palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 4055/86 ([13])). Ferries Golfo de Vizcayalla on suorana kilpailijana ainakin yksi yritys, Brittany Ferries, joka liikennöi Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevan Plymouthin ja Espanjassa sijaitsevan Santanderin välistä reittiä. Lisäksi on mainittava, että Ferries Golfo de Vizcayan emoyritys P & O liikennöi ja kilpailee muiden yhteisön liikennöijien kanssa useilla muilla yhteisön sisäisillä reiteillä. Brittany Ferriesin matkustajaliikenteen määrän kasvu tarkasteltavana ajanjaksona ei merkitse, ettei tuki vääristänyt kilpailua, sillä kasvu olisi saattanut olla vielä nopeampaa jos tukea ei olisi maksettu.

(55) Kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin vahvistaa 28 päivänä tammikuuta 1999 antamassaan tuomiossa, ”koska Espanjan viranomaisten hankkimia matkaseteleitä voidaan käyttää ainoastaan muuna kuin sesonkiaikana, siitä, että yrityksen on tarjottava enemmän palveluja, ei lähtökohtaisesti aiheudu sille merkittäviä lisäkustannuksia, joten uuden sopimuksen vaikutukset kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ovat samat kuin mitä voitiin katsoa aiheutuvan vuoden 1992 sopimuksesta. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tuen suhteellisen vähäinen suuruus tai edunsaajayrityksen suhteellisen pieni koko eivät sulje lähtökohtaisesti pois mahdollisuutta, että tuki vaikuttaisi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan” (perusteluosan 76 ja 77 kohta).

V.2.2 *Perustamissopimuksen 92 artiklan 2 ja 3 kohta (nykyisen 87 artiklan 2 ja 3 kohta)*

(56) Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa (nykyisen 87 artiklan 1 kohdassa) asetettuun kieltoon määrätään poikkeuksia 2 ja 3 kohdassa, joiden mukaan tietynlaiset tuet soveltuvat yhteismarkkinoille tai niitä voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvina. Komission mukaan käsiteltävänä olevassa asiassa ei voida vedota yhteenkään mainituissa kohdissa määrätyistä poikkeuksista.

(57) 92 artiklan 2 kohdan b ja c alakohtaa (nykyisen 87 artiklan 2 kohdan b ja c alakohtaa), jotka käsittelevät luonnonmullistuksia ja Saksan liittotasavaltaa, ei tietenkään voida soveltaa tähän tapaukseen.

([13]) EYVL L 378, 31.12.1986, s. 1.

(58) 92 artiklan 2 kohdan a alakohdassa (nykyisen 87 artiklan 2 kohdan a alakohdassa) määrätään, että yhteismarkkinoille soveltuu ”yksittäisille kuluttajille myönnettävä sosiaalinen tuki, joka myönnetään harjoittamatta syrjintää tuotteiden alkuperän perusteella”. Baskimaan autonomisen alueen viranomaisten myöntämä tuki kohdistuu yksittäisiin kuluttajiin, joilla on erityistarpeita, joten sitä voidaan pitää ”yksittäisille kuluttajille myönnettävänä sosiaalisena tukena”. Perustamissopimuksessa asetettu edellytys (harjoittamatta syrjintää tuotteiden alkuperän perusteella) ei kuitenkaan täyty. Matkaseteleitä ostettiin vain Ferries Golfo de Vizcayalta, eivätkä autonomisen alueen viranomaiset ole voineet osoittaa, että yritys olisi valittu avoimesti.

(59) Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset toteavat, ettei ohjelma ole luonteeltaan syrjivä. Tätä tukevat todisteet ovat kuitenkin puutteellisia. Viranomaiset vakuuttavat lähettäneensä KPMG:n tekemän toteutettavuustutkimuksen kaikille mahdollisille liikennöijille ja pitivät niihin jatkuvasti yhteyttä vuosina 1989—1991 saadakseen tietää, oliko joku niistä kiinnostunut aloittamaan säännöllisen liikenteen Bilbaon ja Portsmouthin välillä. Ne eivät kuitenkaan koskaan ole väittäneet eivätkä osoittaneet ottaneensa yhteyttä muihin yrityksiin kuin Ferries Golfo de Vizcayaan päättäessään vuonna 1995 matkaseteleiden ostamisesta osana sosiaalista ohjelmaansa. Kaikista edellä esitetyistä syistä voidaan päätellä, että tuki suosi Ferries Golfo de Vizcayaa.

(60) On myös huomattava, että muut yritykset olisivat voineet olla kiinnostuneita kuljettamaan samoja matkustajia Yhdistyneeseen kuningaskuntaan jotain toista reittiä. Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset olisivat voineet saavuttaa samat sosiaaliset tavoitteet eri paikkoihin kohdistuvien matkojen tarjonnan ansiosta, esimerkiksi muille Espanjan alueille tai, jos ohjelman oli oltava kansainvälinen, muihin lähellä sijaitseviin maihin, kuten Ranskaan tai Portugaliin.

(61) Näin ollen tukea ei voida perustella perustamissopimuksen 92 artiklan 2 kohdan a alakohdalla (nykyisen 87 artiklan 2 kohdan a alakohdalla).

(62) Perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdassa (nykyisen 87 artiklan 3 kohdassa) määrätään, että joitakin muita tukityyppejä voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvina. 3 kohdan a, b, d ja e alakohtia ei voida soveltaa käsiteltävänä olevaan asiaan.

(63) Kyseisen kohdan c alakohdassa määrätään, että yhteismarkkinoille soveltuvana voidaan pitää ”tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla”.

(64) Edellä kuvailluista syistä komissio katsoo, että Baskimaan autonomisen alueen viranomaisten Ferries Golfo de Vizcaya -yritykselle myöntämää tukea ei voida pitää yhteismarkkinoille soveltuvana aluetukena eikä alakohtaisena tukena, vaan se on toimintatukea ([14]), jolla ei myöskään ole kannustavaa vaikutusta, sillä tuki myönnettiin vasta paljon myöhemmin kuin liikennettä alettiin harjoittaa ([15]).

(65) Aluepoliittisesta näkökulmasta alueen viranomaiset ja Ferries Golfo de Vizcaya esittivät, että tuki voitaisiin sallia sillä perusteella, että se edistää Biskajan alueen taloudellista kehitystä eikä niiden mukaan lainkaan vääristä kilpailua Yhdistyneen kuningaskunnan ja Espanjan välisillä reiteillä.

(66) Komission käsityksen mukaan tukea, joka on myönnetty määrätylle yritykselle, ei voida pitää Biskajan alueelle myönnettynä aluetukena, vaikka se olisi vaikuttanut alueen talouselämään ([16]). Mikä tahansa jollakin alueella harjoitettu toiminta vaikuttaa alueen talouselämään. Tietyllä alueella toimivalle yritykselle myönnetty tuki vaikuttaa väistämättä jollakin tavalla, mutta tämä ei tee siitä varsinaista aluetukea.

(67) Espanjan viranomaisten esittämät luvut kuvastavat uuden matkustajalauttapalvelun vaikutuksia talouteen. Käsiteltävänä oleva tuki myönnettiin kuitenkin vuosina 1995—1998 eli paljon myöhemmin kuin Ferries Golfo de Vizcaya aloitti liikennöintinsä. Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset eivät osoita, mikä tuen vaikutus on saattanut olla, eivätkä ne ole osoittaneet, että liikenteenharjoittamisen vaikutus talouselämään olisi ollut kovin erilainen, jos tukea ei olisi myönnetty. Kaikista edellä mainituista syistä tuskin voidaan väittää, että tuki olisi vaikuttanut kannustavasti alueen talouteen.

(68) Vaikka tuki olisikin ollut luonteeltaan alueellista, sitä ei missään tapauksessa olisi voitu pitää yhteismarkkinoille soveltuvana, sillä se oli toimintatukea eikä investointitukea kuten Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset väittivät.

(69) Tukea ei ollut sidottu mihinkään määrättyyn varustamon tekemään investointiin. Ei myöskään voida väittää, että Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset olisivat osallistuneet vuoden 1995 tuella investointeihin, jotka Ferries Golfo de Vizcaya teki vuonna 1992 aloittaessaan liikennöintinsä. Alueen viranomaiset yksinkertaisesti lisäsivät yrityksen tuloja ostamalla siltä matkoja. Näin ollen tuki oli selvästi toimintatukea.

([14]) Katso asia T-459/93, Siemens vastaan komissio, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 8.6.1995, Kok. 1995, s. II-1675.

([15]) Katso asia 730/79, Philip Morris Holland BV vastaan komissio, yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.9.1980, Kok. 1980, s. 2671.

([16]) Katso alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen 2 kohta (EYVL C 74, 10.3.1998, s. 9).

(70) Alakohtaisen politiikan osalta komissio katsoo, että tukea ei voida pitää soveltuvana yhteismarkkinoille siksi, että se olisi myönnetty ”tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseen” ilman, että se samalla muuttaisi ”kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla”.

(71) Tuki ei täytä edellytyksiä, jotka komissio asetti 3 päivänä elokuuta 1989 annetuissa yhteisön merenkulkuyrityksille myönnettyjen valtiontukien arviointisuuntaviivoissa ja 5 päivänä heinäkuuta 1997 julkaistuissa yhteisön suuntaviivoissa meriliikenteen valtion tuelle, jotka mainitaan edellä 41 kohdassa.

(72) Vuoden 1989 suuntaviivoissa vahvistettiin, että vaikka joitakin niissä mainittuja tuen lajeja (esimerkiksi määrättyjen meriliikenteen toimintojen erityisverotusta) voidaan pitää soveltuvina yhteismarkkinoille, kaikki muut toimintatuen lajit ovat periaatteessa soveltumattomia yhteismarkkinoille. Vuoden 1997 suuntaviivoissa nämä perusperiaatteet ovat yhä voimassa. Ferries Golfo de Vizcayalle myönnetty tuki ei vastaa suuntaviivoissa sallittuja tukia (verotuskohtelun parantamista ja välillisten työnantajamaksujen alennuksia yritysten ja merimiesten hyväksi).

(73) Ne tosiasiat, että palvelu oli kannattava ja että tuki ei ollut sidoksissa Ferries Golfo de Vizcayan kustannuksiin eikä vuotuisiin tappioihin, eivät vaikuta millään tavalla näihin päätelmiin.

V.3 **Tuen takaisinperintä**

(74) Baskimaan autonomisen alueen viranomaiset ja Ferries Golfo de Vizcaya väittivät, että vaikka komissio katsoisi, että vuoden 1995 sopimus merkitsi valtiontukea, jota ei voida hyväksyä, komission ei pitäisi vaatia sitä palautettavaksi, koska tämä loukkaisi niiden perusteltua luottamusta. Komissio ei voi yhtyä tähän näkemykseen. Kuten Euroopan yhteisöjen tuomioistuin toteaa 14 päivänä tammikuuta 1997 asiassa C-169/95, Espanja vastaan komissio, antamassaan tuomiossa ([17]), ”tuensaajayrityksille voi periaatteessa, komission perustamissopimuksen 93 artiklan perusteella harjoittaman valtion tukia koskevan valvonnan pakottava luonne huomioon ottaen, syntyä tuen lainmukaisuutta koskeva perusteltu luottamus vain siinä tapauksessa, että tuki on myönnetty mainitussa artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen. Huolellisen taloudellisen toimijan on nimittäin tavallisesti kyettävä varmistautumaan siitä, että tätä menettelyä on noudatettu. Ei ole kiistelty, että riidanalaiset tuet on myönnetty jäsenvaltioille perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdassa asetettujen velvollisuuksien vastaisesti siten, ettei niistä ole etukäteen annettu tietoa. Sellainen olosuhde, että komissio alun perin päätti olla

([17]) Kok. 1997, s. I-0135.

vastustamatta riidanalaisia tukia, ei voi synnyttää tuensaajayrityksen perusteltua luottamusta, koska tämä päätös on riitautettu riita-asioita koskeville kanteille asetetun määräajan kuluessa ja yhteisöjen tuomioistuin on sen sittemmin kumonnut. Niin valitettavaa kuin se onkin, komission näin tekemä virhe ei voi poistaa Espanjan kuningaskunnan lainvastaisen menettelyn seurauksia. Niillä riidanalaisem päätöksen säännöksillä, jotka koskevat riidanalaisten tukien palauttamista tai viivästyskorkojen maksamista, ei näissä olosuhteissa voida katsoa loukattavan kyseisen tuensaajayrityksen perusteltua luottamusta" (perusteluosan 51—54 kohta).

(75) Jotta tuki olisi myönnetty perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan (nykyisen 88 artiklan 3 kohdan) määräysten mukaisesti, jäsenvaltion on ilmoitettava siitä, eikä sitä saa panna täytäntöön ennen kuin komissio on tehnyt asiassa lopullisen päätöksen. Tässä tapauksessa näitä edellytyksiä ei ole täytetty.

(76) Komission vuonna 1995 Ferries Golfo de Vizcayasta tekemä päätös riitautettiin ja saatettiin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen käsiteltäväksi asetetussa määräajassa, ja tuomioistuin kumosi päätöksen. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan luvan kumoaminen vie tuelta perustan yhteisön oikeudessa, ja siitä tulee näin periaatteessa alusta asti lainvastainen.

(77) Joka tapauksessa voidaan todeta, että vaikka lukien maksu Ferries Golfo de Vizcayalle tapahtuikin vasta komission tehtyä myönteisen päätöksen 7 päivänä kesäkuuta 1995, itse sopimus, jossa määrättiin maksujen suorittamisesta tammikuusta 1995 alkaen, tehtiin 7 päivänä maaliskuuta 1995 eli monta kuukautta ennen kuin komissio oli tehnyt päätöksensä. Tuki myönnettiin siis ennen komission päätöksen valmistumista ([18]). Edellä lainatun 14 päivänä tammikuuta 1997 annetun tuomion mukaisesti komission tekemä virhe ei voi poistaa Baskimaan autonomisen alueen viranomaisen lainvastaisen toiminnan seurauksia.

(78) Komissio huomauttaa myös, että tuesta ei ilmoitettu sääntöjen mukaisesti. Julkaisussa Guide to Procedures in State Aid Cases sekä Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 659/1999 ([19]) säädetään kiistatta, että ilmoituksen antajan on oltava jäsenvaltio (valtionhallinnon tasolla myös siinä tapauksessa, että tuen myöntäjänä olisivat alueelliset viranomaiset). Komission käsityksen mukaan vuoden 1995 sopimuksesta ei ilmoitettu sääntöjen mukaisesti, sillä ilmoituksen lähettivät komissiolle tuensaajan lakimiehet 27 päivänä maaliskuuta 1995.

VI **PÄÄTELMÄT**

(79) Komissio katsoo, Fettä Espanja on myöntänyt Ferries Golfo de Vizcaya -yritykselle tuen lainvastaisesti rikkoen perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohtaa (nykyisen 88 artiklan 3 kohtaa). Kyseinen tuki, jonka kokonaismäärä on 985 500 000 pesetaa, on perittävä takaisin tuensaajalta,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Espanjan Ferries Golfo de Vizcaya -yritykselle myöntämä tuki, jonka määrä 985 500 000 pesetaa, ei sovellu yhteismarkkinoille.

2 artikla

1. Espanjan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet 1 artiklassa tarkoitetun sääntöjenvastaisesti maksetun tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta.

2. Tuki on maksettava takaisin viipymättä ja kansallisen oikeuden mukaisten menettelyjen mukaisesti, jos niissä mahdollistetaan tämän päätöksen välitön ja tehokas täytäntöönpano. Takaisinperittävään tukeen sisällytetään korko alkaen siitä, kun tuki asetettiin tuensaajan käyttöön, tuen takaisinperintään asti. Korko perustuu aluetukien avustusekvivalenttien laskennassa käytettyyn viitekorkoon.

3 artikla

Espanjan on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta sen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu Espanjan kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 29 päivänä marraskuuta 2000.

Komission puolesta

Loyola DE PALACIO

Varapuheenjohtaja

([18]) Komissio selvitti tätä käsitettä jäsenvaltioille 27. huhtikuuta 1989 lähetetyssä kirjeessä (viite SG(89)D/5521).

([19]) EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.