II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE
del 29 novembre 2000
relativa al regime di aiuti al quale la Spagna ha dato esecuzione in favore della compagnia marittima «Ferries Golfo de Vizcaya»

[notificata con il numero C(2000) 3931]

(Il testo in lingua spagnola è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2001/247/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli [1], e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

(1) Tramite denuncia presentata il 21 settembre 1992, la Commissione è stata informata che la Spagna ha dato esecuzione a un regime di aiuti in favore della compagnia marittima «Ferries Golfo de Vizcaya» (dichiarazione di intenti del 9 luglio 1992). In data 16 marzo, 13 aprile e 19 aprile 1993 sono state presentate altre tre denunce. Con lettera del 1º aprile 1993, la Spagna ha comunicato alla Commissione informazioni supplementari.

(2) Con lettera del 13 ottobre 1993, la Commissione ha informato la Spagna della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato (attualmente articolo 88, paragrafo 2) riguardo all'aiuto in oggetto (aiuto C 32/93). Il 10 novembre 1993, la Spagna ha comunicato che avrebbe sospeso l'aiuto. La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [2]. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto di cui trattasi e le ha ricevute. Le autorità spagnole hanno esposto le proprie argomentazioni con lettera del 25 gennaio 1994.

(3) Il 27 marzo 1995, gli avvocati della compagnia Ferries Golfo de Vizcaya hanno informato la Commissione che il regime di aiuti era stato modificato il 7 marzo 1995. Il 7 giugno 1995, la Commissione ha deciso di chiudere il procedimento concludendo che la misura non costituiva aiuto e ha informato il governo spagnolo della propria decisione con lettera dell'11 luglio 1995 [3].

(4) Con sentenza del 28 gennaio 1999 nella causa T-14/96, Bretagne Angleterre Irlande (BAI) contro Commissione [4], il Tribunale di primo grado delle Comunità europee ha annullato la decisione della Commissione del 7 giugno 1995.

(5) Vista la sentenza del Tribunale, la Commissione ha deciso, in data 26 maggio 1999, di estendere il procedimento promosso nel 1993 nei confronti della convenzione del 9 luglio 1992 (prima convenzione), includendovi anche la convenzione tra il consiglio provinciale di Vizcaya e la Ferries Golfo de Vizcaya stipulata il 7 marzo 1995 (seconda convenzione). La Commissione ha informato la Spagna della propria decisione con lettera del 16 giugno 1999.

[1] GU C 70 dell'8.3.1994, pag. 5 e GU C 233 del 14.8.1999, pag. 22.

[2] Cfr. nota 1, prima parte.

[3] GU C 321 dell'1.12.1995, pag. 4.

[4] Racc. 1999, pag. II-139.

(6) Tale decisione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ([5]). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto di cui trattasi. La Commissione ha ricevuto osservazioni in merito da parte degli interessati e le ha trasmesse alla Spagna, offrendole l'opportunità di commentarle.

(7) Le autorità spagnole hanno presentato le proprie argomentazioni con lettera del 21 ottobre 1999 e hanno formulato osservazioni supplementari in data 8 febbraio 2000 e 6 giugno 2000.

II. **DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO**

(8) La convenzione iniziale tra il consiglio provinciale di Vizcaya e il ministero del commercio, dei consumi e del turismo dell'esecutivo basco, da una parte, e Ferries Golfo de Vizcaya dall'altra, stipulata in data 9 luglio 1992, è stata sospesa e sostituita dalla convenzione conclusa tra il consiglio provinciale di Vizcaya e Ferries Golfo de Vizcaya in data 7 marzo 1995.

II.1. **Convenzione iniziale (dichiarazione di intenti del 9 luglio 1992) stipulata tra il consiglio provinciale di Vizcaya e il ministero del commercio, dei consumi e del turismo dell'esecutivo basco, da una parte, e da Ferries Golfo de Vizcaya, dall'altra**

(9) La convenzione conclusa nel 1992 tra le autorità della regione autonoma basca e la compagnia marittima Ferries Golfo de Vizcaya ([6]) stabiliva che quest'ultima avrebbe iniziato a esercitare un servizio regolare di traghetto sulla rotta Bilbao-Portsmouth con frequenza di due viaggi settimanali di andata e ritorno (eccetto durante tre settimane di bassa stagione) e che, nello scegliere l'equipaggio e gli addetti alla manutenzione delle imbarcazioni, avrebbe dato precedenza a persone fisiche ed imprese del territorio di Vizcaya e della comunità autonoma delle Province basche. La convenzione stabiliva inoltre che Ferries Golfo de Vizcaya avrebbe aperto uffici turistici in tutti i punti di attracco.

(10) La convenzione prevedeva l'acquisto da parte del consiglio provinciale di Vizcaya e dell'esecutivo basco di un numero predeterminato di buoni della compagnia, da effettuarsi tra il 1993 e il 1996. Le autorità della regione autonoma basca intendevano distribuire tali buoni, che potevano essere scambiati con biglietti entro un mese dall'acquisto, a persone appartenenti a categorie svantaggiate, nel quadro di una politica culturale e sociale. Complessivamente, l'impegno delle autorità della regione autonoma basca ha raggiunto la somma di 911 800 000 PTA, pari a una quantità di 26 000 buoni viaggio, nel periodo compreso tra marzo 1993 e marzo 1996. Le autorità della regione autonoma basca si impegnavano ad acquistare comunque i buoni anche nel caso che i viaggi non si potessero effettuare per ragioni indipendenti dalla compagnia Ferries Golfo de Vizcaya.

(11) La convenzione stabiliva inoltre che, qualora i risultati della gestione del servizio fossero positivi, l'utile corrispondente a tali risultati sarebbe stato dedotto dai pagamenti mensili effettuati dalle autorità della regione autonoma basca. Al contrario, in caso di risultati negativi, le autorità citate si impegnavano a versare a Ferries Golfo de Vizcaya la differenza tra il totale parziale dei pagamenti effettuati e il valore totale, della quantità globale accordata.

(12) In conseguenza dell'avvio del procedimento, la convenzione iniziale è stata sospesa e la Ferries Golfo de Vizcaya è stata invitata ad accantonare le somme ricevute, compresi gli interessi. Il 7 marzo 1995, il consiglio provinciale di Vizcaya ha concluso una nuova convenzione con la Ferries Golfo de Vizcaya.

II.2. **Convenzione stipulata tra il consiglio provinciale di Vizcaya e 1a Ferries Golfo de Vizcaya in data 7 marzo 1995**

(13) La seconda convenzione, prevista per un periodo di quattro anni (da gennaio 1995 a dicembre 1998), stabiliva che la compagnia Ferries Golfo de Vizcaya avrebbe promosso e mantenuto un servizio regolare di andata e ritorno tra Bilbao e Portsmouth con frequenza di due viaggi settimanali (eccetto durante tre settimane di bassa stagione) servendosi di equipaggi misti di nazionalità spagnola e britannica e di beni e servizi di questi due paesi.

(14) La convenzione prevedeva inoltre il preacquisto di buoni viaggio da parte del consiglio provinciale di Vizcaya, che li avrebbe distribuiti a gruppi di persone appartenenti a categorie svantaggiate per consentire loro viaggi turistici all'estero. I buoni potevano essere scambiati con biglietti anche al di fuori del periodo stabilito, purché sempre durante la bassa stagione e in presenza di posti disponibili. Le autorità della regione autonoma basca si sono impegnate ad acquistare un totale di 46 500 buoni tra gennaio 1995 e dicembre 1998, per un valore di 985 500 000 PTA. Il prezzo è stato calcolato sulla base del prezzo commerciale previsto per tali biglietti durante la bassa stagione degli anni in questione. A tale prezzo è stato poi applicato uno sconto, tenendo conto dell'impegno di acquisto sul lungo periodo assunto dal consiglio provinciale di Vizcaya.

II.3. **Motivi dell'avvio del procedimento**

(15) La Commissione, in data 29 settembre 1993, ha concluso che la prima convenzione costituiva aiuto di Stato, dato che la compagnia marittima risultava finanziata dalle autorità della regione autonoma basca a condizioni non corrispondenti alle normali condizioni di mercato e che veniva in tal modo eliminato per la Ferries Golfo de Vizcaya l'elemento del rischio commerciale. La Commissione ha sottolineato i seguenti quattro aspetti:

a) il fatto che le autorità della regione autonoma avessero convenuto di acquistare un determinato numero di buoni per un periodo di tre anni, anziché acquistare i buoni in base al fabbisogno;

([5]) Cfr. nota a piè di pagina 1, seconda parte

([6]) Ferries Golfo de Vizcaya era una filiale di P & O European Ferries Ltd, Regno Unito di Vapores Suardiaz SA, Spagna. Dal 1994, Ferries Golfo de Vizcaya è proprietà al 100 % di P & O European Ferries.

b) il fatto che avessero assicurato per tali buoni un prezzo più elevato di quello commerciale praticato;

c) il fatto che le autorità suddette si fossero impegnate a pagare i buoni anche per viaggi non effettuati o deviati su altri porti per ragioni indipendenti dalla Ferries Golfo de Vizcaya;

d) il fatto che si erano impegnate inoltre ad assorbire le eventuali perdite della compagnia.

(16) La Commissione ha ritenuto inoltre che il regime di aiuti non potesse essere approvato perché non poteva beneficiare di alcuna delle deroghe di cui all'articolo 92, paragrafi 2 e 3, del trattato (ora articolo 87, paragrafi 2 e 3).

(17) Per quanto riguarda la seconda convenzione, alla luce della sentenza del Tribunale di primo grado del 28 gennaio 1999, la Commissione, con decisione del 26 maggio 1999, ha ritenuto opportuno estendere il procedimento, poiché tale accordo sembrava rientrare ugualmente nell'ambito di applicazione dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato (ora articolo 87, paragrafo 1).

(18) La Commissione ha osservato che le autorità della regione autonoma basca non avevano fornito validi argomenti che giustificassero la necessità di acquistare con la seconda convenzione un maggior numero di biglietti rispetto alla prima (46 500 invece di 26 000). La Commissione ha concluso che il numero dei biglietti è stato aumentato artificialmente per mascherare la diminuzione del prezzo dei buoni, allo scopo di mantenere al livello in origine convenuto il contributo finanziario pubblico, e che la convenzione non costituiva una normale operazione commerciale. La Commissione ha sottolineato infatti che il numero di buoni realmente distribuito dalle autorità non corrispondeva nemmeno in maniera approssimativa al numero di buoni acquistati precedentemente e ha aggiunto che il fatto di autorizzare la compagnia Ferries Golfo de Vizcaya a conservare il denaro ricevuto sulla base della prima convenzione fino all'entrata in vigore della seconda costituiva un ulteriore elemento a conferma della natura non commerciale della convenzione stessa.

(19) Inoltre, la Commissione ha stabilito che l'aiuto concesso dalle autorità della regione autonoma basca a Ferries Golfo de Vizcaya poteva incidere sugli scambi tra gli Stati membri e falsare la concorrenza, poiché la compagnia prestava servizio tra due Stati membri ed era in concorrenza con altri operatori comunitari. Infine, la Commissione ha indicato che, in linea di principio, a suo giudizio il regime non poteva beneficiare di alcuna delle deroghe di cui all'articolo 92, paragrafi 2 e 3, del trattato CE (ora articolo 87, paragrafi 2 e 3).

III. **OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI**

(20) Successivamente all'inizio del procedimento sono pervenute osservazioni della Ferries Golfo de Vizcaya, impresa beneficiaria dell'aiuto, a difesa di entrambe le convenzioni, e di Brittany Ferries, un'impresa concorrente che gestisce una linea marittima tra Plymouth e Santander, in opposizione alle convenzioni stesse. L'Associazione dei pensionati profughi della guerra civile e la «Automobile Association Services» hanno manifestato il proprio appoggio alla prima convenzione.

(21) Le osservazioni in merito alla seconda convenzione sono elencate qui di seguito.

Brittany Ferries

(22) Brittany Ferries ha sostenuto che la convenzione del 1995 non costituiva una normale operazione commerciale e che l'aiuto incideva sugli scambi tra gli Stati membri.

(23) Oltre ad appoggiare l'analisi della Commissione presentata in apertura del procedimento la Brittany Ferries ha sottolineato le seguenti peculiarità della convenzione, che indicano chiaramente che essa non costituiva una normale operazione commerciale:

a) l'acquisto di buoni in maniera non uniforme tra mesi ed anni differenti;

b) la clausola secondo la quale le tariffe sarebbero state modificate qualora fossero cambiate le navi utilizzate da Ferries Golfo de Vizcaya;

c) il fatto che le autorità della regione autonoma basca non fossero obbligate a convertire in biglietti i buoni viaggio acquistati;

d) le condizioni relative alla nazionalità dell'equipaggio e alla frequenza del servizio.

(24) La Brittany Ferries ha sostenuto inoltre che l'aiuto non poteva beneficiare di alcuna delle deroghe di cui all'articolo 92 del trattato CE (ora articolo 87).

Ferries Golfo de Vizcaya

(25) Al contrario, la Ferries Golfo de Vizcaya ha sostenuto che la convenzione del 1995 aveva carattere commerciale e non costituiva aiuto. La compagnia affermava inoltre che l'acquisto anticipato di un numero elevato di biglietti da parte del consiglio provinciale di Vizcaya a un prezzo scontato, giustificato dalla quantità, non presentava differenze rispetto alla pratica degli operatori commerciali grandi consumatori di biglietti turistici e ha giustificato il maggior numero di buoni adducendo:

a) lo sconto concesso sul prezzo;

b) le aspettative del consiglio provinciale sulla base dell'esperienza della sua partecipazione al programma Inserso applicato su scala nazionale;

c) il fatto che fosse già stato assegnato un determinato stanziamento.

Con riferimento alla conversione non completa dei buoni, la compagnia marittima ha sottolineato che il processo non era ancora giunto al termine e che sarebbe proseguito (la convenzione stabilisce che i buoni possono essere scambiati anche al di fuori del periodo in essa contemplato).

(26) Inoltre, la Ferries Golfo de Vizcaya ha affermato di non aver ricevuto nessun vantaggio economico dalla conservazione delle somme da rimborsare dopo l'annullamento della convenzione del 1992, dal momento che le aveva rimborsate versando inoltre gli interessi.

(27) La Ferries Golfo de Vizcaya afferma inoltre che, anche qualora la Commissione non ritenesse la convenzione del 1995 una normale operazione commerciale ma un caso di aiuto di Stato, tale aiuto dovrebbe certamente essere autorizzato.

(28) Per quanto riguarda l'articolo 87, paragrafo 2, lettera a), del trattato (aiuti di carattere sociale), la Ferries Golfo de Vizcaya sostiene che, secondo le informazioni di cui dispone, il consiglio provinciale di Vizcaya si era rivolto ad altri operatori di servizi di trasporto internazionale per appurare se fossero interessati a gestire il servizio.

(29) Per quanto riguarda l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, la Ferries Golfo de Vizcaya sottolinea che l'aiuto dovrebbe essere autorizzato perché agevola lo sviluppo di Vizcaya senza alterare le condizioni della concorrenza. La compagnia sostiene inoltre che «l'intervento di Ferries Golfo de Vizcaya ha portato a raddoppiare le dimensioni del mercato dei servizi di trasporto tra la Spagna e il Regno Unito senza alcun impatto negativo per Brittany Ferries.»

(30) Infine, la Ferries Golfo de Vizcaya ha affermato che, anche se la Commissione concludesse che la convenzione del 1995 costituiva un aiuto di Stato non accettabile, non sarebbe legittimo ordinarne la restituzione, in quanto al tempo della sua concessione l'aiuto era stato fornito in maniera legale. Dichiara inoltre che la convenzione del 1995 è stata notificata alla Commissione nei termini prescritti e che l'aiuto è stato concesso solo dopo la decisione favorevole della Commissione del 7 giugno 1995.

IV. **OSSERVAZIONI DELLA SPAGNA**

(31) Le autorità della regione autonoma basca hanno affermato che, nel concludere la convenzione del 1992 con Ferries Golfo de Vizcaya (la prima, poi annullata), il loro intento era di raggiungere due obiettivi. In primo luogo, esse avevano operato come un investitore privato che offre finanziamenti a un'impresa con lo scopo di ricavarne un utile. Le autorità hanno sottolineato di aver scelto un'impresa solvibile e che la convenzione conclusa con la Ferries Golfo de Vizcaya conteneva una clausola secondo la quale dette autorità avevano diritto al 10 % degli utili realizzati dall'impresa dopo i primi tre anni di gestione del servizio. In secondo luogo, esse perseguivano l'obiettivo di incrementare gli scambi e il turismo e di contribuire allo sviluppo regionale delle Province basche. Secondo dette autorità, la loro partecipazione alla convenzione non rientrava nell'ambito di applicazione dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato (ora articolo 87, paragrafo 1). Sostenevano inoltre che, anche ammettendo che essa vi rientrasse, l'aiuto poteva beneficiare della deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, del trattato (ora articolo 87, paragrafo 3).

(32) Le autorità della regione autonoma basca hanno sottolineato inoltre che non esisteva alcun elemento qualificabile come aiuto nella convenzione del 1995 con Ferries Golfo de Vizcaya, e che tale convenzione era stata conclusa unicamente per soddisfare la legittima necessità di offrire viaggi sovvenzionati a persone della regione Vizcaya appartenenti alla terza età e per agevolare l'accesso ai trasporti a persone e istituzioni della regione stessa.

(33) Per quanto riguarda il primo punto, le autorità hanno precisato che il consiglio provinciale di Vizcaya partecipava dal 1988 al programma nazionale di viaggi sovvenzionati, denominato Inserso, ma che aveva deciso di recedere dalla convenzione con l'Inserso nel 1993, con effetto dal 1995, a causa dei problemi sorti nell'attuazione del programma. Le autorità della regione autonoma basca hanno spiegato di aver interrotto la propria partecipazione al programma Inserso a causa delle modalità con cui erano stati distribuiti i posti e del numero limitato delle destinazioni. A sostituzione del programma Inserso, il consiglio provinciale di Vizcaya ha quindi elaborato nel 1996 un proprio programma di viaggi, denominato «Adineko». Il consiglio provinciale di Vizcaya ha dichiarato che la propria valutazione del numero di buoni necessari era basata sui dati del programma Inserso e ha indicato che il limitato successo del programma Adineko non aveva alcun nesso con la legittima necessità di concludere la convenzione. Il consiglio provinciale di Vizcaya ha sottolineato inoltre che avrebbe continuato ad applicare la convenzione dopo il termine stabilito nella stessa, poiché non esistevano limitazioni al periodo di conversione dei buoni.

(34) Per quanto riguarda il secondo punto, le autorità regionali hanno sottolineato il proprio obbligo di aiutare i cittadini che, per ragioni dovute al contesto economico o sociale, avevano necessità di ricevere facilitazioni per viaggiare. I buoni sono stati infatti distribuiti a una vasta gamma di persone ed istituzioni (ad esempio autorità locali, associazioni, scuole professionali e università).

(35) Inoltre, le autorità della regione autonoma basca hanno dichiarato che, anche se la Commissione avesse concluso che la convenzione del 1995 costituiva aiuto di Stato, tale aiuto avrebbe dovuto essere autorizzato, perché la convenzione agevolava lo sviluppo economico del Territorio storico di Vizcaya, ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, oppure perché era stato concesso per finalità sociali, ai sensi del medesimo articolo, paragrafo 2, lettera a), o per entrambe le ragioni.

(36) A sostegno della prima argomentazione, le autorità della regione autonoma basca hanno spiegato che, all'inizio degli anni novanta, la zona di Vizcaya attraversava seri problemi economici. Il consiglio provinciale di Vizcaya aveva dunque deciso di promuovere un servizio di trasporti tra Bilbao e Portsmouth allo scopo di dare impulso ai settori economici della zona legati al turismo. Il consiglio provinciale di Vizcaya ha richiesto a KPMG uno studio di fattibilità, scegliendo di acquistare buoni viaggio per ottenere un servizio combinato regolare e di elevata qualità.

(37) Le autorità della regione autonoma basca hanno dichiarato che il contributo prestato era inteso come aiuto all'investimento e non costituiva un aiuto al funzionamento. Esse hanno precisato che intendevano fornire un contributo minimo ai costi di investimento iniziale della Ferries Golfo de Vizcaya e che, dopo l'annullamento del sistema di buoni nel 1992, il consiglio provinciale di Vizcaya aveva deciso in favore della conclusione di un nuova convenzione con la Ferries Golfo de Vizcaya per mantenere il proprio impegno di partecipare ai costi di investimento iniziale del servizio di trasporto. Esse hanno aggiunto inoltre che l'aiuto non era vincolato ai costi annuali della Ferries Golfo de Vizcaya e che il servizio era economicamente redditizio.

(38) Le autorità della regione autonoma basca hanno pertanto concluso che qualunque ipotetico elemento qualificabile come aiuto di Stato la Commissione potesse riscontrare nella convenzione del 1995 doveva essere considerato come un aiuto di Stato all'investimento nella zona di Vizcaya concesso con finalità specifica ([7]) (...) in quanto parte fondamentale della politica del consiglio provinciale di Vizcaya per lo sviluppo dell'economia della zona. Secondo tali autorità, l'«aiuto» soddisfaceva le condizioni di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, poiché:

a) era notevolmente inferiore al massimale di aiuto statale autorizzato per la zona di Vizcaya per l'anno 1995 (la somma concessa dal consiglio provinciale di Vizcaya equivale al 6,7 % circa dei costi di investimento della Ferries Golfo de Vizcaya in relazione al servizio);

b) l'aiuto contribuiva allo sviluppo economico di Vizcaya (le autorità hanno affermato che fino ad allora grazie al servizio erano stati creati 706 posti di lavoro nella zona di Vizcaya e nelle Province basche);

c) l'aiuto rispondeva all'interesse comunitario (la Commissione promuove il trasporto marittimo a corto raggio e cofinanzia progetti nel settore dei trasporti nel quadro della sua politica regionale);

d) il regime di aiuti non incideva sugli scambi e sulla concorrenza (il consiglio provinciale si era rivolto a tutti gli operatori potenzialmente interessati al servizio; le autorità della regione autonoma basca sostengono che il servizio Bilbao/Portsmouth non aveva provocato alcuna riduzione nell'attività della linea Santander/Plymouth gestita da Brittany Ferries).

(39) Per quanto riguarda la seconda argomentazione, le autorità della regione autonoma basca hanno sottolineato che l'articolo 87, paragrafo 2, lettera a), del trattato (aiuti a carattere sociale) fornisce una base giuridica alternativa per l'autorizzazione di qualsiasi elemento qualificabile come aiuto di Stato eventualmente rilevabile nella convenzione del 1995. Esse hanno dichiarato che i buoni acquistati erano stati distribuiti tra i cittadini che ne avevano fatto richiesta sulla base di programmi sociali specifici gestiti dal consiglio provinciale di Vizcaya. Inoltre, esse hanno spiegato che la convenzione non implicava alcun trattamento discriminatorio nei confronti di altri operatori di trasporto, poiché nessun altro operatore aveva espresso interesse per la gestione del servizio Bilbao/Portsmouth. Esse hanno segnalato inoltre che lo studio di fattibilità di KPMG era stato inviato a tutti gli operatori potenzialmente interessati ad avviare il servizio e che avevano mantenuto contatti con loro tra il 1989 e il 1991.

(40) Infine, le autorità della regione autonoma basca hanno dichiarato che nel caso in cui la Commissione, malgrado le argomentazioni addotte, avesse ritenuto che la convenzione del 1995 costituiva un aiuto di Stato non compatibile con il trattato, non vi era motivo che la Commissione stessa ne ordinasse la restituzione, poiché ciò avrebbe violato i principi di certezza del diritto e di legittimo affidamento. Esse hanno ribadito che la convenzione del 1995 a suo tempo era stato applicata legalmente.

V. **VALUTAZIONE DELL'AIUTO**

V.1. **Base giuridica della valutazione**

(41) L'unica convenzione interamente eseguita — la seconda, conclusa il 7 marzo 1995 — riguardava il periodo compreso tra il 1995 e il 1998. Essa è stata conclusa quando erano in vigore gli «Orientamenti da adottare per l'esame degli aiuti statali alle società di navigazione comunitarie» del 3 agosto 1989 ([8]). Tali orientamenti sono stati modificati nel 1997, a seguito della pubblicazione degli «Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato al trasporto marittimo» del 5 luglio 1997 ([9]).

V.2. **Esistenza e compatibilità dell'aiuto**

V.2.1. *Esistenza dell'aiuto*

(42) L'articolo 92, paragrafo 1, del trattato (ora articolo 87, paragrafo 1) vieta gli aiuti concessi mediante risorse statali, che falsino o minaccino di falsare la concorrenza, favorendo talune imprese, e che incidano sugli scambi tra gli Stati membri.

(43) L'efficacia della prima convenzione conclusa tra le autorità della regione autonoma basca e la Ferries Golfo de Vizcaya è stata sospesa e le somme percepite dalla Ferries Golfo de Vizcaya rimborsate. Pertanto è venuta meno la materia del contendere.

(44) Per quanto riguarda la seconda convenzione, la Commissione ritiene che rientri nell'ambito di applicazione dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato (ora articolo 87, paragrafo 1).

([7]) Adducevano a fondamento della propria tesi la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 14 settembre 1994, cause C-278/92, C-279/92 e C-280/92, Spagna contro Commissione (Racc. 1994, pag. I-4103).

([8]) Allegato 1 a «Misure di carattere fiscale e finanziario concernenti operazioni di trasporto marittimo effettuate con navi immatricolate nella Comunità», SEC(89) 921 def. del 3.8.1989.

([9]) GU C 205 del 5.7.1997, pag. 5.

(45) Come punto di partenza occorre ricordare che, nella sentenza del 28 gennaio 1999 su questo caso, il Tribunale di primo grado ha statuito che «una misura statale a favore di un'impresa, che riveste la forma di sovvenzione di acquisto di biglietti di viaggio, non può, per il semplice fatto che le parti si obblighino a compiere prestazioni reciproche, essere esclusa a priori dalla nozione di aiuto statale di cui all'articolo 92 del trattato» (considerando 71 della motivazione). Al fine di chiarire se la convenzione del 1995 rientri nell'ambito di applicazione dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato (ora articolo 87, paragrafo 1), occorre stabilire se costituisca una «normale operazione commerciale» (cfr., ad esempio il considerando 75 della sentenza del Tribunale di primo grado).

(46) Le autorità della regione autonoma basca hanno dichiarato che il numero di buoni di viaggio fissato nella convenzione (15 000 nel 1995 e nel 1996, 9 000 nel 1997 e 7 500 nel 1998) era stato calcolato in base al numero annuo di beneficiari del programma Inserso nella zona di Vizcaya (ovvero circa 15 000), cioè in base al programma che intendevano sospendere e sostituire con uno proprio (il programma Adineko).

(47) In base ai dati ricevuti, la Commissione ritiene che il numero totale dei buoni di viaggio acquistati dal consiglio provinciale di Vizcaya non sia stato fissato in relazione a necessità reali, e che la seconda convenzione non costituisca una normale operazione commerciale, ma che sia stata stipulata allo scopo di mantenere al livello originario l'aiuto concesso con la prima convenzione, come viene dimostrato qui di seguito.

V.2.1.1. Viaggi sovvenzionati

(48) Non è possibile sostenere che le necessità del consiglio provinciale di Vizcaya siano state calcolate in base alle cifre del programma Inserso (circa 15 000 beneficiari annui nella zona di Vizcaya), come viene spiegato qui di seguito.

(49) Il consiglio provinciale di Vizcaya ha deciso di acquistare 15 000 buoni di viaggio dalla Ferries Golfo de Vizcaya nel 1995, quando aderiva ancora al programma Inserso, che, secondo quanto dichiarato, nel 1995 aveva 15 000 beneficiari nella zona di Vizcaya. Le autorità della regione autonoma basca non hanno chiarito perché le necessità della zona siano raddoppiate in quell'anno. Non è stato chiarito nemmeno perché il programma abbia distribuito solamente 9 000 e 7 500 buoni di viaggio nel 1997 e nel 1998 (invece di 15 000). Quando il consiglio provinciale di Vizcaya ha deciso di impegnarsi ad acquistare tale quantità di buoni viaggio, ancora non sapeva che il programma Inserso avrebbe continuato ad essere applicato agli abitanti della zona [10] e che il suo programma non avrebbe avuto successo. Le autorità della regione autonoma basca non hanno spiegato nemmeno perché il numero di buoni viaggio variasse tanto da un mese all'altro (ad esempio nel gennaio 1995 ne sono stati acquistati 750, contro i 3 000 del febbraio dello stesso anno).

(50) Il programma del consiglio provinciale di Vizcaya, denominato Adineko, non è stato approvato fino al 1996, ed è quindi posteriore alla conclusione della convenzione del 1995. Inoltre, dalle informazioni fornite dalle autorità della regione autonoma basca si evince che tale programma — che si presume dovesse sostituire il programma Inserso e utilizzare i buoni viaggio acquistati dal consiglio provinciale di Vizcaya — offriva solamente un numero molto limitato di passaggi per l'Inghilterra: 2 132 nel 1996 (quindi, il 14 % dei buoni acquistati in totale per quell'anno), 1 000 nel 1997 (11 %) e 400 nel 1998 (5 %), cioè 3 532 in totale.

V.2.1.2. Accesso al trasporto a favore della popolazione e delle istituzioni della zona di Vizcaya

(51) Le autorità della regione autonoma basca non hanno dichiarato come siano state calcolate le necessità imposte dagli altri obiettivi del programma (quello di facilitare l'accesso ai trasporti per la popolazione e le istituzioni della zona di Vizcaya, che si differenzia da quello dei pacchetti vacanze su misura concessi nel quadro di Inserso o di Adineko). In pratica, secondo dette autorità, tra il 1995 e il 1998 in base a tale programma sono stati distribuiti 12 520 buoni viaggio.

(52) Inoltre, la convenzione contiene numerose clausole insolite per un accordo commerciale di acquisto di buoni viaggio, come ad esempio:

a) la convenzione specifica il numero settimanale ed annuo dei viaggi che la Ferries Golfo de Vizcaya deve effettuare e indica i giorni in cui le navi devono prestare servizio (cfr. articolo 3b della convenzione) [11]; la convenzione stabilisce inoltre che occorre il consenso del consiglio provinciale di Vizcaya nel caso in cui la Ferries Golfo de Vizcaya desideri cambiare la nave che effettua il servizio (cfr. l'articolo 1, e l'articolo 3a specifica le attività ricreative che devono essere prestate a bordo);

b) all'articolo 3a dell'accordo si impongono determinate condizioni, come la nazionalità dell'equipaggio, o la provenienza dei beni e dei servizi.

(53) Da quanto sopra esposto, la Commissione conclude che l'acquisto di buoni viaggio da parte della Ferries Golfo de Vizcaya, in base alla seconda convenzione non perseguiva autentici imperativi di carattere sociale, come affermato dalle autorità della regione autonoma basca, né costituiva una normale operazione commerciale, ma si trattava in realtà di un aiuto alla compagnia marittima. La somiglianza tra le cifre concesse in base alla prima e alla seconda convenzione [12] non fa che confermare tale conclusione. In altri termini, le autorità della regione autonoma hanno elaborato un secondo programma che permetteva alla compagnia marittima di conservare l'ammontare dell'aiuto promesso nel 1992.

[10] Il consiglio provinciale di Vizcaya ha tuttavia interrotto la propria partecipazione al programma.

[11] Ferries Golfo de Vizcaya può modificare la pianificazione dei propri servizi per motivi commerciali esclusivamente dopo aver notificato il consiglio provinciale di Vizcaya.

[12] 911 800 000 PTA conformemente al primo accordo e 985 500 000 PTA conformemente al secondo.

(54) Infine, le somme concesse dal consiglio provinciale di Vizcaya alla Ferries Golfo de Vizcaya con tutta probabilità hanno inciso sugli scambi commerciali tra gli Stati membri e falsato la concorrenza, poiché la compagnia effettua servizi tra due Stati membri (il Regno Unito e la Spagna) ed è in concorrenza con altri operatori comunitari. I servizi internazionali di trasporto marittimo sono liberalizzati da molto tempo [cfr., in particolare, il regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi ([13])]. La Ferries Golfo de Vizcaya è in concorrenza diretta con almeno un'altra compagnia, la Brittany Ferries, che presta servizio tra Plymouth, nel Regno Unito, e Santander, in Spagna. Inoltre, occorre sottolineare che l'impresa proprietaria della Ferries Golfo de Vizcaya la P & O, opera ed è in concorrenza con altri operatori comunitari su numerose altre rotte intracomunitarie. Il fatto che l'attività di trasporto di passeggeri della Brittany Ferries abbia subito un incremento nel periodo analizzato non significa che gli aiuti non abbiano falsato la concorrenza, dal momento che tale aumento avrebbe potuto essere maggiore senza la concessione degli aiuti stessi.

(55) Come stabilisce il Tribunale di primo grado nella sentenza del 28 gennaio 1999, «nei limiti in cui i biglietti di viaggio acquistati dalle autorità spagnole possono essere utilizzati solo durante la bassa stagione, il supplemento di prestazione fornito dall'impresa non impone a quest'ultima, in linea di massima, costi supplementari rilevanti, con la conseguenza che gli effetti della nuova convenzione sulla concorrenza e sugli scambi fra Stati membri sono i medesimi di quelli imputabili alla convenzione del 1992. Occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, l'entità relativamente esigua di un aiuto o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa beneficiaria non escludono a priori l'eventualità che vengano influenzati gli scambi fra Stati membri» (considerando 76 e 77 della motivazione).

V.2.2. *Articolo 92, paragrafi 2 e 3 (ora articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato CE)*

(56) In deroga al divieto di cui all'articolo 92, paragrafo 1, del trattato (ora articolo 87, paragrafo 1), i paragrafi 2 e 3 dello stesso articolo stabiliscono che sono compatibili o possono considerarsi compatibili con il mercato comune alcuni tipi di aiuto. La Commissione ritiene che nel caso in questione non possa applicarsi alcuna delle deroghe previste in tali paragrafi.

(57) Le lettere b) e c) dell'articolo 92, paragrafo 2 [ora lettere b) e c) dell'articolo 87, paragrafo 2], che contemplano il caso di calamità naturali e della Repubblica federale di Germania, sono chiaramente inapplicabili al presente caso.

([13]) GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1.

(58) La lettera a) dell'articolo 92, paragrafo 2 [ora lettera a) dell'articolo 87, paragrafo 2], stabilisce che sono compatibili con il mercato comune «gli aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, a condizione che siano accordati senza discriminazioni determinate dall'origine dei prodotti». Gli aiuti concessi dalle autorità della regione autonoma basca vengono concessi a singoli consumatori con particolari necessità e pertanto si possono considerare «aiuti a carattere sociale concessi a singoli consumatori». Tuttavia, la condizione posta dal trattato (assenza di discriminazioni determinate dall'origine dei prodotti) non viene soddisfatta nel caso di specie. I buoni di viaggio sono stati acquistati solo dalla Ferries Golfo de Vizcaya e le autorità della regione autonoma non sono state in grado di dimostrare che l'impresa è stata scelta in maniera trasparente.

(59) Le autorità della regione autonoma basca sostengono che il programma non ha carattere discriminatorio. Tuttavia, le prove addotte a sostegno di ciò sono scarse: esse affermano di aver inviato uno studio di fattibilità elaborato da KPMG a tutti i potenziali interessati e di aver mantenuto i contatti con loro tra il 1989 e il 1991 per appurare se uno di loro fosse intenzionato ad avviare un servizio regolare tra Bilbao e Portsmouth. Tuttavia, esse non hanno mai affermato né dimostrato di aver preso contatto con altre compagnie differenti dalla Ferries Golfo de Vizcaya quando hanno deciso di acquistare buoni viaggio nel 1995 come parte del proprio programma sociale. Pertanto è evidente che gli aiuti favorivano la Ferries Golfo de Vizcaya.

(60) Occorre poi segnalare che altre imprese avrebbero potuto essere interessate a trasportare i passeggeri nel Regno Unito servendosi di una rotta differente. Le autorità della regione autonoma basca, inoltre, avrebbero potuto raggiungere gli stessi obiettivi di carattere sociale per mezzo di offerte di viaggio diversificate (ad esempio verso altre regioni della Spagna, o — se il programma doveva avere carattere internazionale — verso altri paesi vicini come la Francia o il Portogallo).

(61) Pertanto, gli aiuti non possono beneficiare della deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 2, lettera a), del trattato [ora articolo 87, paragrafo 2, lettera a)].

(62) L'articolo 92, paragrafo 3, del trattato (ora articolo 87, paragrafo 3) stabilisce che si possono considerare compatibili con il mercato comune alcuni altri tipi di aiuto. Le lettere a), b), d) ed e) non possono trovare applicazione nel presente caso.

(63) La lettera c) prevede che «gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse» possono essere considerati compatibili con il mercato comune.

(64) Per le ragioni precedentemente esposte, la Commissione ritiene che gli aiuti concessi dalle autorità della regione autonoma basca a Ferries Golfo de Vizcaya non possano essere considerati aiuti di carattere regionale o settoriale compatibili con il mercato comune, poiché sono aiuti al funzionamento ([14]) sprovvisti, inoltre, di effetti incentivanti, dal momento che sono stati concessi in un periodo ben posteriore all'avvio del servizio ([15]).

(65) Da un punto di vista di politica regionale, le autorità della regione autonoma basca e la Ferries Golfo de Vizcaya hanno affermato che gli aiuti potevano essere autorizzati poiché agevolavano lo sviluppo economico della zona di Vizcaya, senza falsare minimamente la concorrenza sulle rotte marittime britannico-spagnole.

(66) La Commissione ritiene che gli aiuti concessi a un'impresa specifica non possano essere considerati aiuti regionali concessi alla regione di Vizcaya, per quanto possano aver avuto effetti sull'economia della zona ([16]). Infatti, qualsiasi attività svolta in una regione provoca effetti sull'economia della stessa. Un aiuto concesso a un'impresa che abbia sede in una determinata regione ha sicuramente delle ricadute benefiche sull'economia locale, ma questo non lo rende qualificabile come vero aiuto regionale.

(67) Le cifre concesse dalle autorità spagnole riflettono gli effetti del nuovo servizio di traghetto sull'economia. Tuttavia, gli aiuti controversi sono stati concessi tra il 1995 e il 1998, ben posteriormente all'avvio dei servizi della Ferries Golfo de Vizcaya. Le autorità della regione autonoma basca non chiariscono quali possano essere state le ripercussioni dell'aiuto, né se gli effetti di tali servizi sull'economia sarebbero stati molto differenti se l'aiuto in questione non fosse stato concesso. Pertanto, è arduo sostenere che l'aiuto servisse per agevolare lo sviluppo della regione.

(68) Comunque, anche se gli aiuti avessero rivestito carattere regionale, non avrebbero potuto essere considerati compatibili con il mercato comune, poiché rappresentano aiuti al funzionamento e non aiuti all'investimento, come sostenevano le autorità della regione autonoma basca.

(69) Gli aiuti non erano vincolati ad alcun investimento effettuato dalla compagnia. Non è nemmeno possibile sostenere che le autorità della regione autonoma basca abbiano contribuito, con gli aiuti del 1995, agli investimenti effettuati dalla Ferries Golfo de Vizcaya nel 1992, all'avvio del servizio. Le autorità della regione autonoma hanno semplicemente aumentato gli utili della compagnia con l'acquisto di passaggi. Pertanto, gli aiuti in questione sono chiaramente un aiuto al funzionamento.

([14]) Cfr. la sentenza del Tribunale di primo grado dell'8 giugno 1995 in merito alla causa T-459/93, Siemens contro Commissione, Racc. 1995, pag. II-1675.

([15]) Cfr. la sentenza dlela Corte di giustizia del 17 settembre 1980 in merito alla causa 730/79, Philip Morris Holland BV contro Commissione, Racc. 1980 pag. 2671.

([16]) Cfr. il punto 2 degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale (GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9).

(70) Dal punto di vista della politica settoriale, la Commissione ritiene che gli aiuti non possano essere considerati compatibili con il mercato comune nell'«agevolare lo sviluppo di talune attività» ma che al contrario «alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse».

(71) Gli aiuti non soddisfano i criteri stabiliti dalla Commissione negli «Orientamenti da adottare per l'esame degli aiuti statali alle società di navigazione comunitarie» del 3 agosto 1989 e negli «Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato al trasporto marittimo» del 5 luglio 1997, citati nel precedente considerando 41.

(72) Gli orientamenti del 1989 stabilivano che, benché alcuni tipi di aiuto menzionati in detti orientamenti (come le norme speciali sulle accise per talune attività marittime) potessero essere considerati compatibili con il mercato comune, «qualsiasi altro tipo di aiuto al funzionamento (...) è in generale incompatibile con il mercato comune». Con gli orientamenti del 1997 il principio fondamentale rimane valido. Il tipo di aiuto concesso alla Ferries Golfo de Vizcaya non corrisponde a quelli autorizzati dagli orientamenti (sgravi fiscali e riduzione dei contributi previdenziali a carico di imprese di trasporto marittimo e di marittimi).

(73) Il fatto che il servizio sia redditizio o che gli aiuti non siano vincolati ai costi o alle perdite annue della Ferries Golfo de Vizcaya non è rilevante ai fini delle presenti conclusioni.

V.3. **Recupero dell'aiuto**

(74) Le autorità della regione autonoma basca e la Ferries Golfo de Vizcaya sostengono che, anche se la Commissione arrivasse alla conclusione che la convenzione del 1995 costituiva aiuto di Stato non suscettibile di approvazione, la Commissione non dovrebbe richiederne la restituzione, perché ciò violerebbe il loro legittimo affidamento. La Commissione non può condividere tale opinione. Come ha dichiarato la Corte di giustizia nella sentenza del 14 gennaio 1997, nella causa C-169/95, Regno di Spagna contro Commissione ([17]), «tenuto conto del carattere imperativo della vigilanza sugli aiuti statali operata dalla Commissione ai sensi dell'articolo 93 del trattato, le imprese beneficiarie di un aiuto possono fare legittimo affidamento, in linea di principio, sulla regolarità di un aiuto solamente qualora quest'ultimo sia stato concesso nel rispetto della procedura prevista dal menzionato articolo. Un operatore economico diligente, infatti, deve normalmente essere in grado di accertarsi che tale procedura sia stata rispettata. Orbene, è pacifico che gli aiuti litigiosi, contrariamente agli obblighi imposti agli Stati membri dall'articolo 93, paragrafo 3, del trattato, sono stati concessi senza essere stati previamente notificati. Non si può ritenere che la decisione

([17]) Racc. 1997, pag. I-0135.

inizialmente adottata dalla Commissione di non sollevare obiezioni nei confronti degli aiuti controversi abbia potuto creare un legittimo affidamento dell'impresa beneficiaria, perché tale decisione è stata contestata entro i termini di ricorso contenzioso e successivamente annullata dalla Corte. Per quanto ciò possa essere censurabile, l'errore così commesso dalla Commissione non può vanificare le conseguenze del comportamento illegittimo del Regno di Spagna. Alla luce di quanto precede, la decisione impugnata non può considerarsi, né nella parte in cui richiede la restituzione degli aiuti litigiosi né in quella in cui esige altresì il versamento degli interessi, tale da ledere il legittimo affidamento dell'impresa beneficiaria dei detti aiuti» (considerando da 51 a 54 della motivazione).

(75) Di regola, per essere conforme alle disposizioni di cui all'articolo 93, paragrafo 3, del trattato (ora articolo 88, paragrafo 3), la concessione di un aiuto deve essere notificata dallo Stato membro e non deve essere posta in esecuzione prima che la Commissione sia giunta a una decisione definitiva. Nel caso di specie tali condizioni non vengono soddisfatte.

(76) La decisione adottata dalla Commissione nel 1995 in relazione alla Ferries Golfo de Vizcaya è stata impugnata davanti al Tribunale di primo grado entro i termini e successivamente annullata da tale tribunale. Secondo una giurisprudenza costante l'annullamento di un'autorizzazione priva l'aiuto della sua base giuridica per quanto attiene al diritto comunitario, rendendolo in linea di principio illegale dal suo inizio.

(77) In ogni caso, occorre sottolineare che, anche se i pagamenti in favore della Ferries Golfo de Vizcaya fossero stati successivi alla decisione positiva della Commissione del 7 giugno 1995, la convenzione sulla quale erano basati tali pagamenti è stata conclusa il 7 marzo 1995, parecchi mesi prima che la Commissione adottasse la propria decisione. Gli aiuti pertanto sono stati concessi anteriormente alla decisione della Commissione [18]. Conformemente alla citata sentenza del 14 gennaio 1997, l'errore commesso dalla Commissione non può eliminare le conseguenze del comportamento illegale delle autorità della regione autonoma basca.

(78) La Commissione osserva inoltre che l'aiuto non è stato formalmente notificato. La guida alle procedure per gli aiuti di Stato e il regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE [19], stabiliscono chiaramente che le notificazioni devono essere effettuate dagli Stati membri stessi (a livello di governo centrale, anche qualora gli aiuti siano stati concessi da autorità regionali). La Commissione ritiene che la convenzione del 1995 non sia stata formalmente notificata, dal momento che è stata inviata alla Commissione dagli avvocati del beneficiario dell'aiuto in data 27 marzo 1995.

VI. **CONCLUSIONI**

(79) La Commissione constata che la Spagna ha dato esecuzione illegalmente all'aiuto in favore di Ferries Golfo de Vizcaya in violazione dell'articolo 93, paragrafo 3 (attualmente, articolo 88, paragrafo 3), del trattato. Tali aiuti, per un importo totale di 985 500 000 PTA, dovranno essere recuperati dal beneficiario,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato al quale la Spagna ha dato esecuzione in favore di Ferries Golfo de Vizcaya, per l'importo di 985 500 000 PTA, è incompatibile con il mercato comune.

Articolo 2

1. La Spagna prende tutti i provvedimenti necessari per recuperare dal beneficiario l'aiuto di cui all'articolo 1, già posto illegalmente a sua disposizione.

2. Il recupero viene effettuato senza indugio e secondo le procedure del diritto interno a condizione che queste consentano l'esecuzione immediata ed effettiva della presente decisione. L'aiuto da recuperare comprende gli interessi, che decorrono dalla data in cui l'aiuto è divenuto disponibile per il beneficiario fino alla data del recupero. Gli interessi sono calcolati sulla base del tasso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'equivalente-sovvenzione nell'ambito degli aiuti a finalità regionale.

Articolo 3

Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, la Spagna informa la Commissione circa i provvedimenti presi per conformarvisi.

Articolo 4

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 29 novembre 2000.

Per la Commissione

Loyola DE PALACIO

Vicepresidente

[18] Tale concetto è stato esposto dalla Commissione nella lettera agli Stati membri del 27 aprile 1989 [rif. SG(89)D/5521].

[19] GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.