II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 29 november 2000

betreffende de door Spanje ten uitvoer gelegde steunmaatregel ten gunste van de scheepvaartmaatschappij Ferries Golfo de Vizcaya

(kennisgeving geschied onder nummer C(2000) 3931)

(Slechts de tekst in de Spaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2001/247/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, inzonderheid op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken [1] en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

I. PROCEDURE

(1) Door een klacht van 21 september 1992 heeft de Commissie kennis gekregen van het feit dat Spanje een steunmaatregel ten uitvoer heeft gelegd ten gunste van de scheepvaartmaatschappij Ferries Golfo de Vizcaya (intentieverklaring van 9 juli 1992). Op 16 maart, 13 april en 19 april 1993 werden drie verdere klachten ingediend. Bij brief van 1 april 1993 heeft Spanje de Commissie aanvullende inlichtingen verstrekt.

(2) Bij schrijven van 13 oktober 1993 heeft de Commissie Spanje in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 93, lid 2, van het Verdrag (huidig artikel 88, lid 2) ten aanzien van deze steunmaatregel (zaak C 32/93). Op 10 november 1993 heeft Spanje laten weten dat de steunmaatregel zou worden opgeschort. Het besluit van de Commissie om de inbreukprocedure in te leiden werd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* [2] bekendgemaakt. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel te maken. De Commissie heeft van de belanghebbenden opmerkingen terzake ontvangen. De Spaanse autoriteiten hebben hun standpunt in een brief van 25 januari 1994 uiteengezet.

(3) De advocaten van Ferries Golfo de Vizcaya hebben de Commissie op 27 maart 1995 ervan in kennis gesteld dat de steunmaatregel op 7 maart 1995 was aangepast. Op 7 juni 1995 heeft de Commissie besloten de procedure te staken omdat zij tot de conclusie was gekomen dat er geen sprake van steun was en zij heeft de Spaanse autoriteiten hiervan per brief van 11 juli 1995 [3] op de hoogte gesteld.

(4) In zijn arrest van 28 januari 1999 in zaak T-14/96, Bretagne Angleterre Irlande (BAI) tegen de Commissie [4], heeft het Gerecht van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen de beslissing van de Commissie van 7 juni 1995 vernietigd.

(5) Naar aanleiding van het arrest van het Gerecht heeft de Commissie op 26 mei 1999 besloten de in 1993 tegen de overeenkomst van 9 juli 1992 (eerste overeenkomst) ingeleide procedure te verlengen zodat deze ook op de overeenkomst tussen de provincieraad van Biskaje (Diputación Foral de Vizcaya) en Ferries Golfo de Vizcaya van 7 maart 1995 (tweede overeenkomst) van toepassing zou zijn. De Commissie heeft Spanje bij schrijven van 16 juni 1999 van deze beslissing in kennis gesteld.

[1] PB C 70 van 8.3.1994, blz. 5 en PB C 233 van 14.8.1999, blz. 22.
[2] Zie voetnoot 1, eerste deel.
[3] PB C 321 van 1.12.1995, blz. 4.
[4] Jurisprudentie 1999, blz. II-139.

(6) Deze beslissing is in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* ([5]) gepubliceerd. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel te maken. De Commissie heeft van de belanghebbenden opmerkingen terzake ontvangen en deze voor een reactie doorgezonden aan Spanje.

(7) De Spaanse autoriteiten hebben in een brief van 21 oktober 1999 op deze opmerkingen gereageerd en hebben op 8 februari 2000 en 6 juni 2000 aanvullende opmerkingen ingediend.

II. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGEL

(8) De oorspronkelijke overeenkomst van 9 juli 1992 tussen de provincieraad van Biskaje en het ministerie van Handel, Consumentenzaken en Toerisme (Consejería de Comercio, Consumo y Turismo) van de Baskische regering enerzijds en Ferries Golfo de Vizcaya anderzijds is opgeschort en vervangen door de overeenkomst tussen de provincieraad van Biskaje en Ferries Golfo de Vizcaya van 7 maart 1995.

II.1. **Oorspronkelijke overeenkomst (intentieverklaring van 9 juli 1992) tussen de provincieraad van Biskaje en het ministerie van Handel, Consumentenzaken en Toerisme van de Baskische regering enerzijds en Ferries Golfo de Vizcaya anderzijds**

(9) De overeenkomst van 1992 tussen de autonome Baskische autoriteiten en de scheepvaartmaatschappij Ferries Golfo de Vizcaya ([6]) bepaalde dat deze laatste een geregelde retourdienst tussen Bilbao en Portsmouth zou gaan onderhouden met een frequentie van tweemaal per week (behalve in een periode van drie weken in het laagseizoen) en dat bij de keuze van de bemanning en de restaurateurs de voorkeur zou worden gegeven aan personen en ondernemingen afkomstig uit Biskaje en de Autonome Gemeenschap van Baskenland. De overeenkomst bepaalde tevens dat Ferries Golfo de Vizcaya in alle aangedane havens toerismebureaus zou openen.

(10) Voorts voorzag de oorspronkelijke overeenkomst in de verplichte afname van een bepaalde hoeveelheid vouchers door de provincieraad van Biskaje en de Baskische regering in de periode 1993-1996. De autonome Baskische autoriteiten zouden deze vouchers, die binnen een maand tegen reisbiljetten konden worden ingewisseld, in het kader van hun sociaal-cultureel beleid onder lage-inkomensgroepen verspreiden. In totaal hadden de autonome Baskische autoriteiten een bedrag van 911 800 000 ESP toegezegd, ofwel 26 000 vouchers in de periode maart 1993-maart 1996. De autonome Baskische autoriteiten beloofden de vouchers te zullen afnemen, ook als de reizen niet zouden doorgaan om redenen buiten de schuld van Ferries Golfo de Vizcaya.

(11) Voorts was in de overeenkomst opgenomen dat, mocht het bedrijfsresultaat over de dienst positief zijn, het overschot in mindering zou worden gebracht op de maandelijkse betalingen van de autonome Baskische autoriteiten. Omgekeerd verbonden de genoemde autoriteiten zich ertoe om bij een negatief bedrijfsresultaat Ferries Golfo de Vizcaya het verschil te betalen tussen het totaal van de verrichte betalingen en de hoogte van het totale toegezegde bedrag.

(12) Als gevolg van de inleiding van de procedure werd de oorspronkelijke overeenkomst opgeschort en werd Ferries Golfo de Vizcaya verzocht een reserve te vormen ter hoogte van de ontvangen bedragen, vermeerderd met interesten. Op 7 maart 1995 sloot de provincieraad van Biskaje een nieuwe overeenkomst met Ferries Golfo de Vizcaya.

II.2. **Overeenkomst tussen de provincieraad van Biskaje en Ferries Golfo de Vizcaya van 7 maart 1995**

(13) De tweede overeenkomst, met een looptijd van vier jaar (van januari 1995 tot en met december 1998), bepaalde dat de scheepvaartmaatschappij Ferries Golfo de Vizcaya een geregelde retourdienst tussen Bilbao en Portsmouth met een frequentie van tweemaal per week (behalve in een periode van drie weken tijdens het laagseizoen) zou gaan onderhouden met behulp van een gemengde Brits-Spaanse bemanning waarvoor van Britse en Spaanse goederen en diensten gebruik zou worden gemaakt.

(14) Eveneens werd afgesproken dat de provincieraad van Biskaje een bepaalde hoeveelheid vouchers van de scheepvaartmaatschappij zou kopen en deze onder lage-inkomensgroepen zou verdelen zodat zij de kans zouden krijgen om naar het buitenland te reizen. De vouchers zouden kunnen worden ingewisseld tegen reisbiljetten, ook buiten de in principe vastgestelde inwisselperiode, mits in het laagseizoen en bij voldoende plaatsruimte. De autonome Baskische autoriteiten zegden toe in totaal 46 500 vouchers te zullen kopen tussen januari 1995 en december 1998 voor een bedrag van 985 500 000 ESP. Het tarief werd berekend op basis van het geraamde commerciële tarief van de reisbiljetten in het laagseizoen voor de betrokken jaren. Op dit tarief werd een korting toegepast, gelet op de langdurige koopverplichting die de provincieraad van Biskaje was aangegaan.

II.3. **Redenen voor het inleiden van de procedure**

(15) Op 29 september 1993 oordeelde de Commissie dat de eerste overeenkomst staatssteun betrof, aangezien de scheepvaartmaatschappij door de autonome Baskische autoriteiten werd gefinancierd tegen voorwaarden die op de markt niet gebruikelijk waren en dat het commerciële risico ten gunste van Ferries Golfo de Vizcaya werd opgeheven. Hiervoor werden de volgende vier argumenten aangevoerd:

a) het feit dat de autonome autoriteiten toestemming hadden gegeven voor de aankoop van een bepaalde hoeveelheid vouchers voor een periode van drie jaar in plaats van deze aan te kopen op basis van de behoeften;

([5]) Zie voetnoot 1, tweede deel.

([6]) Ferries Golfo de Vizcaya was een dochtermaatschappij van P & O European Ferries Ltd uit het Verenigd Koninkrijk en het Spaanse Vapores Suardiaz SA. Sinds 1994 is Ferries Golfo de Vizcaya voor 100 % eigendom van P & O European Ferries.

b) het feit dat zij dergelijke vouchers garandeerden voor een hogere prijs dan de gebruikelijke marktprijs;

c) het feit dat de autonome autoriteiten zich ertoe hadden verbonden de bedoelde vouchers aan te kopen, ook als de reizen buiten de schuld van Ferries Golfo de Vizcaya in werkelijkheid niet plaatsvonden of naar andere havens werden omgeleid;

d) het feit dat beloofd werd de verliezen van de scheepvaartmaatschappij aan te zuiveren.

(16) Voorts was de Commissie van mening dat de steunmaatregel niet kon worden aangemerkt als een uitzondering in de zin van een van de categorieën van de leden 2 en 3 van artikel 92 (huidige leden 2 en 3 van artikel 87) van het Verdrag.

(17) Wat de tweede overeenkomst betreft, heeft de Commissie overeenkomstig het arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 28 januari 1999 op 26 mei 1999 besloten de procedure te verlengen, aangezien deze overeenkomst volgens haar eveneens onder lid 1 van artikel 92 van het Verdrag (huidig artikel 87, lid 1) viel.

(18) De Commissie wees erop dat de autonome Baskische autoriteiten niet hadden aangetoond dat zij bij de tweede overeenkomst meer vouchers nodig hadden dan bij de eerste (46 500 in plaats van 26 000). Zij ging ervan uit dat het aantal vouchers op kunstmatige wijze was verhoogd om de prijsdaling van de biljetten te compenseren, zodat de financiële bijdrage uit de overheidsmiddelen op het oorspronkelijke niveau zou worden gehandhaafd, en kwam tot de conclusie dat de overeenkomst geen normale handelstransactie betrof. Voorts wees zij erop dat het aantal werkelijk door de autoriteiten uitgereikte vouchers zelfs niet bij benadering overeenstemde met het vooraf gekochte aantal. Zij voegde hier nog aan toe dat het feit dat het de scheepvaartmaatschappij Ferries Golfo de Vizcaya werd toegestaan de in het kader van de eerste overeenkomst ontvangen bijdrage te behouden tot de inwerkingtreding van de tweede overeenkomst, een verder argument is dat pleit voor het niet-commerciële karakter van de overeenkomst.

(19) Bovendien kwam de Commissie tot de conclusie dat de door de autonome Baskische autoriteiten aan Ferries Golfo de Vizcaya verleende steun consequenties zou kunnen hebben voor de handel tussen de lidstaten en de mededinging zou kunnen vervalsen, omdat het bedrijf zich bezighield met dienstverlening tussen de lidstaten en daarbij met andere exploitanten uit de Gemeenschap concurreerde. Ten slotte was zij van oordeel dat de regeling in principe niet in aanmerking kwam voor een van de uitzonderingen als bedoeld in de leden 2 en 3 van artikel 92 (huidige leden 2 en 3 van artikel 87) van het Verdrag.

III. **OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN**

(20) Na de start van de procedure werden opmerkingen ontvangen van Ferries Golfo de Vizcaya, de begunstigde onderneming, die zich positief over beide overeenkomsten uitliet, en van Brittany Ferries, een concurrent die een scheepvaartverbinding tussen Plymouth en Santander exploiteert, die tegen de overeenkomsten was gekant. De Asociación de Jubilados Evacuados de la Guerra Civil (Vereniging van voormalig geëvacueerden uit de burgeroorlog), alsmede de Automobile Association Services verbonden hun steun aan de eerste overeenkomst.

(21) Hierna volgen de opmerkingen over de tweede overeenkomst.

Brittany Ferries

(22) Brittany Ferries voerde aan dat de overeenkomst van 1995 geen normale handelstransactie vertegenwoordigde en dat de betrokken steun het handelsverkeer tussen de lidstaten beïnvloedde.

(23) Zij steunde niet alleen de analyse van de Commissie bij de inleiding van de procedure, maar wees bovendien op de volgende kenmerken van de overeenkomst, waaruit duidelijk zou blijken dat het daarbij niet om een normale handelstransactie ging:

a) de verschillen in het aantal aangekochte vouchers tussen de diverse maanden en jaren;

b) de bepaling op basis waarvan de tarieven zouden worden gewijzigd als Ferries Golfo de Vizcaya de door haar gebruikte schepen zou vervangen;

c) het feit dat de autonome Baskische autoriteiten niet verplicht waren de vouchers in te wisselen tegen reisbiljetten;

d) de voorwaarden ten aanzien van de nationaliteit van de bemanning en de frequentie van de dienst.

(24) Brittany Ferries voerde verder aan dat de steun niet in aanmerking kon komen voor een van de uitzonderingen ex artikel 92 (huidig artikel 87) van het Verdrag.

Ferries Golfo de Vizcaya

(25) Ferries Golfo de Vizcaya hield er daarentegen aan vast dat de overeenkomst van 1995 een commercieel karakter had en geen steunmaatregel betrof. Zij voerde aan dat de aankoop van een grote hoeveelheid biljetten door de provincieraad van Biskaje tegen een kwantumkorting niet verschilde van de praktijk van commerciële exploitanten die grote hoeveelheden toeristische reisbiljetten aankopen. Zij verklaarde de verhoging van het aantal vouchers uit:

a) de tariefkorting,

b) de prognoses van de provincieraad gelet op de ervaring die deze met zijn deelname aan het op nationale schaal uitgevoerde programma Inserso had opgedaan, en

c) het feit dat de begroting inmiddels al was vastgesteld.

Wat de onvolledige inwisseling van de vouchers betreft, wees de scheepvaartmaatschappij erop dat de termijn nog niet was verstreken en het inwisselingsproces gewoon doorging (de overeenkomst bepaalt dat de vouchers ook buiten de door de overeenkomst bestreken periode nog kunnen worden ingewisseld).

(26) Voorts voerde Ferries Golfo de Vizcaya aan dat met het inhouden van de bedragen die na het opschorten van de overeenkomst van 1992 dienden te worden terugbetaald, geen enkel economisch voordeel was behaald, aangezien zij deze al had terugbetaald met rente.

(27) Ferries Golfo de Vizcaya stelde bovendien dat ook al zou de Commissie tot de conclusie komen dat de overeenkomst van 1995 geen wettige handelstransactie was en met staatssteun gelijk moest worden gesteld, deze steunmaatregel niettemin zou moeten worden goedgekeurd.

(28) Wat artikel 87, lid 2, onder a), van het Verdrag betreft (steun met een sociaal karakter), voerde Ferries Golfo de Vizcaya aan dat volgens de informatie waarover zij beschikt de provincieraad van Biskaje zich tot andere exploitanten van internationale vervoersdiensten zou hebben gewend om na te gaan of zij belangstelling hadden voor de exploitatie van de dienst.

(29) In verband met artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag kwam Ferries Golfo de Vizcaya met het argument dat de steun zou moeten worden geaccepteerd omdat deze bestemd was om de ontwikkeling van Biskaje een impuls te geven zonder de mededingingsvoorwaarden te veranderen. De maatschappij stelde dat „de door de activiteiten van Ferries Golfo de Vizcaya de omvang van de markt voor vervoersdiensten tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk was verdubbeld zonder nadelige gevolgen voor Brittany Ferries".

(30) Ten slotte voerde Ferries Golfo de Vizcaya aan dat ook al mocht de Commissie oordelen dat de overeenkomst uit 1995 moet worden gelijkgesteld met staatssteun die niet kan worden goedgekeurd, de Commissie niet kan eisen dat deze wordt terugbetaald omdat deze destijds op wettige wijze werd verleend. Zij verklaarde dat de overeenkomst van 1995 binnen de daarvoor gestelde termijnen werd aangemeld en dat de steun pas werd verleend nadat de Commissie hierover op 7 juni 1995 een gunstige beslissing had genomen.

IV. **OPMERKINGEN VAN SPANJE**

(31) De autonome Baskische autoriteiten hebben verklaard dat zij met de sluiting van de overeenkomst van 1992 met Ferries Golfo de Vizcaya (de eerste overeenkomst, die werd opgeschort) twee doeleinden nastreefden. Ten eerste traden zij op als particuliere investeerder die een onderneming een financiering biedt in de verwachting een rendement op haar investering te bereiken. Zij wezen erop dat zij een financieel gezonde maatschappij hadden uitgekozen en dat in de overeenkomst met Ferries Golfo de Vizcaya een bepaling was opgenomen op grond waarvan zij recht hadden op 10 % van de winst van de maatschappij na de eerste drie exploitatiejaren. Ten tweede beoogden zij de handel en het toerisme te stimuleren en een bijdrage te leveren tot de regionale ontwikkeling van Baskenland. Volgens de Spaanse autoriteiten viel de deelname van de Baskische regering aan de overeenkomst niet onder het toepassingsgebied van artikel 92, lid 1, van het Verdrag (nu artikel 87, lid 1). Zij voerden evenwel aan dat, mocht er niettemin van uit worden gegaan dat deze bepaling van toepassing was, de steun in aanmerking zou komen voor een van de uitzonderingen van artikel 92, lid 3 (het huidige artikel 87, lid 3) van het Verdrag.

(32) De autonome Baskische autoriteiten hebben er voorts op gewezen dat de overeenkomst van 1995 met Ferries Golfo de Vizcaya geen enkel steunkarakter had, dat zij enkel tegemoet wensten te komen aan de gerechtvaardigde behoefte aan gesubsidieerde reizen voor de bejaarden in Biskaje en de toegang tot het vervoer voor personen en instellingen uit Biskaje wilden bevorderen.

(33) Wat het eerste punt betreft, verduidelijkten zij dat de provincieraad van Biskaje sinds 1988 betrokken was bij het nationale programma voor gesubsidieerde reizen, Inserso genaamd, maar dat zij hun overeenkomst met Inserso in 1993 (in de praktijk in 1995) hadden opgezegd, gezien de problemen bij de uitvoering van het programma. De autonome Baskische autoriteiten hebben toegelicht dat zij de overeenkomst met Inserso hadden beëindigd op grond van de wijze waarop de biljetten werden verdeeld en het beperkte aantal bestemmingen. In plaats van het programma Inserso heeft de provincieraad van Biskaje in 1996 een eigen reisprogramma, „Adineko" genaamd, ingevoerd. De provincieraad van Biskaje heeft verklaard dat de raming van de benodigde hoeveelheid vouchers gebaseerd was op de gegevens van het Inserso-programma en dat het feit dat Adineko slechts een beperkt succes bleek geen enkele afbreuk deed aan het feit dat de noodzaak om een overeenkomst te sluiten gewettigd was. De provincieraad van Biskaje wees er bovendien op dat zij de uit de overeenkomst voortvloeiende verplichtingen zou blijven nakomen, ook na het verstrijken van de looptijd, aangezien er geen beperkingen waren gesteld aan de periode voor het inwisselen van de vouchers.

(34) Wat het tweede punt betreft hebben de autonome autoriteiten gewezen op hun plicht om hulp te bieden aan personen die om redenen van economische of sociale aard behoefte hebben aan bijzondere voorwaarden voor reizen. In de praktijk zijn de vouchers verdeeld onder allerlei personen en instellingen (bv. lokale overheden, verenigingen, instellingen voor beroepsopleiding en universiteiten).

(35) Bovendien voerden de autonome Baskische autoriteiten aan dat ook al mocht de Commissie van mening zijn dat de overeenkomst van 1995 een steunmaatregel was, deze zou moeten worden goedgekeurd omdat de overeenkomst gericht was op de bevordering van de economische ontwikkeling van het historische grondgebied van Biskaje in de zin van artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag of omdat hieraan sociale doelstellingen ten grondslag lagen in de zin van het bepaalde in lid 2, onder a), van hetzelfde artikel, of om beide redenen.

(36) Ter rechtvaardiging van het eerste argument legden de autonome Baskische autoriteiten uit dat Biskaje in het begin van de jaren negentig met ernstige economische problemen worstelde. De provincieraad besloot daarom een vervoersdienst tussen Bilbao en Portsmouth te stimuleren teneinde een impuls te geven aan de van het toerisme afhankelijke sectoren in Biskaje. De provincieraad liet KPMG een haalbaarheidsstudie maken en besloot reisvouchers aan te kopen als middel om bij de dienstverlening een combinatie van regelmaat en hoge kwaliteit te bereiken.

(37) De autonome Baskische autoriteiten stelden dat hun bijdrage het karakter had van investeringssteun en niet bestemd was voor de dekking van exploitatiekosten. Zij verduidelijkten dat zij een zo laag mogelijke bijdrage wilden leveren in de aanloopkosten van Ferries Golfo de Vizcaya en dat de provincieraad, toen het vouchersysteem in 1992 werd geschrapt, overwoog een nieuwe overeenkomst met Ferries Golfo de Vizcaya te sluiten teneinde haar belofte om een bijdrage in de aanloopkosten van de vervoersdienst na te komen. Zij voegden hieraan toe dat de steun niet gekoppeld was aan de jaarlijkse kosten van Ferries Golfo de Vizcaya en dat de dienst levensvatbaar was.

(38) De autonome Baskische autoriteiten kwamen tot de conclusie dat mocht de Commissie niettemin enig steunkarakter in de overeenkomst van 1995 ontwaren, deze vermeende steun diende te worden beschouwd als staatssteun voor investeringen in Biskaje die met een specifiek doel ([7]) (…) werd verleend als fundamenteel onderdeel van beleid van de provincieraad van Biskaje gericht op de economische ontwikkeling van Biskaje. Volgens haar voldoet de „steun" aan de voorwaarden van artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag, aangezien:

a) deze beduidend lager lag dat het voor Biskaje toegestane maximum voor staatssteun voor 1995 (de bijdrage van de provincieraad kwam overeen met circa 6,7 % van het door Ferries Golfo de Vizcaya in de dienst geïnvesteerde bedrag);

b) de steun bijdroeg tot de economische ontwikkeling van Biskaje (zij stelden dat de dienst tot dusver 706 nieuwe arbeidsplaatsen had opgeleverd in Biskaje en Baskenland);

c) de steun in het belang van de Gemeenschap was (de Commissie bevordert het zeevervoer in korte vaart en financiert vervoersprojecten mede in het kader van haar regionaal beleid);

d) de maatregel geen negatieve gevolgen had voor het handelsverkeer en de mededinging (de provincieraad had zich tot alle mogelijke in de dienst geïnteresseerde exploitanten gewend; de autonome Baskische autoriteiten voerden aan dat de dienst Bilbao/Portsmouth niet tot een verlaging van de activiteit op de lijn Santander/Plymouth van Brittany Ferries leidde).

(39) Wat het tweede argument betreft, hebben de autonome Baskische autoriteiten laten weten dat artikel 87, lid 2, onder a), van het Verdrag (steun met een sociaal karakter) een alternatieve rechtsgrond vormt voor de goedkeuring van het eventuele steunkarakter in het hypothetische geval dat de Commissie de overeenkomst van 1995 als een steunmaatregel mocht beschouwen. Zij verklaarden dat de gekochte vouchers werden verdeeld onder burgers die deze hadden aangevraagd in het kader van door de provincieraad beheerde specifieke sociale programma's. Bovendien verklaarden zij dat de overeenkomst geen discriminatie van andere vervoersmaatschappijen inhield, aangezien geen enkele andere maatschappij belangstelling had getoond voor de exploitatie van de verbinding Bilbao/Portsmouth. Tevens wezen zij erop dat de levensvatbaarheidsstudie van KPMG was toegezonden aan alle exploitanten die eventueel belangstelling zouden kunnen hebben voor de introductie van deze dienst en dat met hen tussen 1989 en 1991 contacten waren onderhouden.

(40) Ten slotte hebben de autonome Baskische autoriteiten erop gewezen dat mocht de Commissie ondanks al hun argumenten concluderen dat de overeenkomst van 1995 een steunmaatregel vormt die niet kan worden goedgekeurd, zij niet zou kunnen eisen dat deze wordt terugbetaald, aangezien dit in strijd zou zijn met de principes van rechtszekerheid en gewettigd vertrouwen. Zij benadrukten dat de overeenkomst van 1995 destijds conform de wet ten uitvoer is gelegd.

V. **BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGEL**

V.1. **Rechtsgrond van de beoordeling**

(41) De enige overeenkomst die in haar geheel werd uitgevoerd — de tweede, die op 7 maart 1995 werd gesloten — liep van 1995 tot 1998. Zij werd gesloten op een moment dat de „Richtsnoeren voor de toetsing van staatssteun aan scheepvaartmaatschappijen in de Gemeenschap" van 3 augustus 1989 ([8]) van kracht waren. Deze richtsnoeren werden in 1997 herzien, waarna zij werden gepubliceerd als de „Communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer" van 5 juli 1997 ([9]).

V.2. **Bestaan en verenigbaarheid van de steunmaatregel**

V.2.1. *Bestaan van de steunmaatregel*

(42) Artikel 92, lid 1, van het Verdrag (huidig artikel 87, lid 1) verbiedt met staatsmiddelen bekostigde steunmaatregelen die door begunstiging van bepaalde ondernemingen de mededinging vervalsen of dreigen te vervalsen, of die het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.

(43) De eerste overeenkomst tussen de autonome Baskische autoriteiten en Ferries Golfo de Vizcaya werd opgeschort en de door Ferries Golfo de Vizcaya ontvangen bijdragen werden terugbetaald. Deze zaak kan daarom als gesloten worden beschouwd.

(44) De Commissie is van mening dat de tweede overeenkomst onder het toepassingsgebied van artikel 92, lid 1, van het Verdrag (huidig artikel 87, lid 1) valt.

([7]) Zij beriepen zich op het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 14 september 1994 in de zaken C-278/92, C-279/92 en C-280/92, Spanje tegen de Commissie (Jurisprudentie 1994, blz. I-4103).

([8]) Bijlage I bij „Financiële en fiscale maatregelen betreffende vervoer met in de Gemeenschap geregistreerde schepen", SEC(89) 921 def.

([9]) PB C 205 van 5.7.1997, blz. 5.

(45) Allereerst zij erop gewezen dat het Gerecht van eerste aanleg in het arrest van 28 januari 1999 in deze zaak heeft gesteld dat „een staatsmaatregel ten gunste van een onderneming in de vorm van een overeenkomst tot aankoop van vouchers dan ook niet enkel wegens het feit dat partijen zich wederzijds tot prestaties verbinden, bij voorbaat van het in artikel 92 van het Verdrag bedoelde begrip staatssteun kan zijn uitgesloten" (rechtsoverweging 71). Om te bepalen of de overeenkomst van 1995 onder artikel 92, lid 1, van het Verdrag (huidig artikel 87, lid 1) valt, dient te worden overwogen of het om een „normale handelstransactie" gaat (zie bijvoorbeeld rechtsoverweging 75 van het arrest van het Gerecht van eerste aanleg).

(46) De autonome Baskische autoriteiten voeren aan dat het in de overeenkomst vastgelegde aantal vouchers (15 000 in 1995 en in 1996, 9 000 in 1997 en 7 500 in 1998) is berekend op basis van het jaarlijks aantal begunstigden uit Biskaje (in de praktijk circa 15 000) in het kader van het Inserso-programma, dat wil zeggen het programma dat zij wilden beëindigen en door een eigen programma (Adineko) vervangen.

(47) Op basis van de ontvangen gegevens meent de Commissie dat het totale aantal door de provincieraad van Biskaje aangekochte vouchers niet is vastgesteld op basis van de werkelijke behoefte en de tweede overeenkomst daarom ook geen normale handelstransactie is, maar dat het de bedoeling was de met de eerste overeenkomst toegezegde steun op het oorspronkelijke niveau te handhaven, zoals hieronder zal worden aangetoond.

V.2.1.1. Gesubsidieerde reizen

(48) Het is onmogelijk vol te houden dat de behoeften van de provincieraad van Biskaje berekend zijn op basis van de cijfers van Inserso (jaarlijks circa 15 000 begunstigden in Biskaje), zoals uit het volgende naar voren zal komen.

(49) De provincieraad van Biskaje besloot 15 000 vouchers te kopen van Ferries Golfo de Vizcaya in 1995, toen het nog deelnam aan het programma Inserso, waarvoor in 1995 15 000 mensen in Biskaje in aanmerking zouden komen. De autonome Baskische autoriteiten hebben niet verklaard waarom de behoefte in Biskaje in dat jaar dubbel zo hoog was. Evenmin hebben zij duidelijk gemaakt waarom in het kader van het programma in 1997 en 1998 slechts 9 000, respectievelijk 7 500 vouchers (in plaats van 15 000) zijn uitgereikt. Toen de provincieraad van Biskaje zich ertoe verbond een dergelijk aantal vouchers aan te kopen, wist zij niet dat het programma Inserso van toepassing bleef op de bewoners van de regio ([10]) en dat haar eigen programma geen succes zou blijken. Evenmin hebben de autonome Baskische autoriteiten verklaard waarom het aantal vouchers zo sterk veranderde van maand tot maand (bijvoorbeeld in januari 1995 werden 750 vouchers gekocht, tegen 3 000 in februari van datzelfde jaar).

(50) Het programma van de provincieraad van Biskaje, Adineko genaamd, werd pas in 1996 goedgekeurd, dus na de sluiting van de overeenkomst van 1995. Voorts kan uit de door de autonome Baskische autoriteiten verschafte informatie worden opgemaakt dat genoemd programma — dat in de plaats moest komen van Inserso en van de door de provincieraad van Biskaje gekochte vouchers gebruik moest maken — slechts tot een zeer beperkt aantal reizen naar Engeland heeft geleid: 2 132 in 1996 (dat wil zeggen, circa 14 % van het totaal aantal in dat jaar gekochte vouchers), 1 000 in 1997 (11 %), 400 in 1998 (5 %), in totaal dus 3 532).

V.2.1.2. Toegang tot het vervoer voor de bevolking en de instellingen in Biskaje

(51) De autonome Baskische autoriteiten hebben niet uitgelegd hoe zij de behoeften hebben berekend in het kader van de andere component van het programma (de bevordering van de toegang tot het vervoer voor bewoners en instellingen in Biskaje tegenover de vakantiereizen op maat die in het kader van Inserso of Adineko werden aangeboden). In de praktijk zijn tussen 1995 en 1998 in het kader van dit programma 12 520 vouchers uitgereikt.

(52) Voorts bevat de overeenkomst diverse bepalingen die ongewoon zijn voor een normale handelstransactie voor de aankoop van reisvouchers, zoals:

a) In de overeenkomst wordt het wekelijkse en jaarlijkse aantal overtochten gespecificeerd dat Ferries Golfo de Vizcaya dient te verzorgen, alsmede de dagen waarop de schepen dienen uit te varen (zie artikel 3b van de overeenkomst) ([11]); voorts stipuleert de overeenkomst dat instemming van de provincieraad van Biskaje nodig is in het geval dat Ferries Golfo de Biskaje de boot waarmee de dienstverlening wordt gewaarborgd, wil vervangen (zie artikel 1 — artikel 3a bepaalt de recreatieactiviteiten die aan boord beschikbaar dienen te zijn).

b) In artikel 3a worden bepaalde voorwaarden gesteld, zoals aan de nationaliteit van de bemanning en aan de herkomst van goederen en diensten.

(53) Uit het voorgaande concludeert de Commissie dat de aankoop van vouchers van Ferries Golfo de Vizcaya op basis van de tweede overeenkomst niet voortvloeit uit werkelijke vereisten van sociale aard waarop de autonome Baskische autoriteiten zich beroepen en al evenmin een normale handelstransactie vormt, maar veeleer een steunmaatregel ten gunste van een scheepvaartmaatschappij. Het feit dat de bij de eerste overeenkomst afgesproken bedragen vergelijkbaar zijn met die van de tweede overeenkomst ([12]) kan deze conclusie alleen maar bevestigen. De autonome autoriteiten hebben een tweede programma opgesteld teneinde de hoogte van de in 1992 aan de scheepvaartmaatschappij beloofde steun te kunnen handhaven.

([10]) Ofschoon de provincieraad haar bijdrage aan het programma heeft ingetrokken.

([11]) Ferries Golfo de Vizcaya kan de planning van zijn diensten enkel op commerciële gronden wijzigen na kennisgeving aan de provincieraad van Biskaje.

([12]) 911 800 000 ESP bij de eerste overeenkomst en 985 500 000 ESP bij de tweede.

(54) Ten slotte hebben de door de provincieraad van Biskaje aan Ferries Golfo de Vizcaya uitgekeerde bedragen naar alle waarschijnlijkheid invloed op het handelsverkeer tussen de lidstaten gehad en concurrentievervalsend gewerkt, aangezien de maatschappij tussen twee lidstaten (het Verenigd Koninkrijk en Spanje) opereert en met andere exploitanten uit de Gemeenschap moet concurreren. De markt voor internationale zeevervoersdiensten zijn al sinds geruime tijd geliberaliseerd (zie in het bijzonder Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen ([13]). Ferries Golfo de Vizcaya is een rechtstreekse concurrent van ten minste één andere maatschappij, Brittany Ferries, die een dienst tussen Plymouth in het Verenigd Koninkrijk en Santander in Spanje verzorgt. Voorts zij erop gewezen dat het moederbedrijf van Ferries Golfo de Vizcaya, P & O, op verscheidene andere, door haar geëxploiteerde intracommunautaire routes met andere maatschappijen uit de Gemeenschap concurreert. Het feit dat de omvang van het door Brittany Ferries verrichte personenvervoer in de betrokken periode is toegenomen, betekent niet dat de steunmaatregel de mededinging niet heeft vervalst, aangezien deze groei nog groter had kunnen zijn geweest indien de bedoelde steun niet was verleend.

(55) Zoals het Gerecht van eerste aanleg in zijn arrest van 28 januari 1999 stelt „brengen de extra diensten van de onderneming, aangezien de door de Spaanse autoriteiten gekochte vouchers enkel gedurende het laagseizoen kunnen worden gebruikt, voor haar in beginsel niet veel extra kosten mee en heeft de nieuwe overeenkomst dus dezelfde gevolgen voor de mededinging en het handelsverkeer tussen lidstaten als die welke aan de overeenkomst van 1992 konden worden toegeschreven. Het is vaste rechtspraak, dat de betrekkelijk geringe omvang van een steun of de betrekkelijk geringe omvang van de betrokken onderneming niet bij voorbaat de mogelijkheid uitsluit, dat het handelsverkeer tussen lidstaten ongunstig wordt beïnvloed." (rechtsoverwegingen 76 en 77).

V.2.2. *Artikel 92, leden 2 en 3, van het EG-Verdrag (huidig artikel 87, leden 2 en 3)*

(56) De leden 2 en 3 van artikel 92 van het Verdrag (huidig artikel 87, lid 1) bepalen dat bepaalde vormen van steun bij wijze van uitzondering op het bepaalde in lid 1 van dat artikel verenigbaar met de gemeenschappelijke markt zijn of als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden beschouwd. De Commissie is van mening dat de onderhavige steunmaatregel voor geen van de in deze leden bedoelde uitzonderingen in aanmerking komt.

(57) Artikel 92, lid 2, onder b) en c), (huidig artikel 87, lid 2, onder b) en c)), dat betrekking heeft op natuurrampen, respectievelijk op de Bondsrepubliek Duitsland, zijn in dit geval duidelijk niet van toepassing.

([13]) PB L 378 van 31.12.1986, blz. 1.

(58) Artikel 92, lid 2, onder a), (huidig artikel 87, lid 2, onder a)), bepaalt dat „steunmaatregelen van sociale aard aan individuele gebruikers op voorwaarde dat deze toegepast worden zonder onderscheid naar de oorsprong van de producten" verenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt. De begunstigden van de steunmaatregel van de autonome Baskische autoriteiten zijn individuele gebruikers met bijzondere noden, waardoor deze kan worden beschouwd als „een steunmaatregel van sociale aard aan individuele gebruikers". Aan de door het Verdrag gestelde voorwaarde (geen onderscheid naar de oorsprong van de producten) is in het onderhavige geval evenwel niet voldaan. Er zijn enkel vouchers gekocht van Ferries Golfo de Vizcaya en de autonome autoriteiten hebben niet aangetoond dat deze maatschappij op transparante wijze is geselecteerd.

(59) De autonome Baskische autoriteiten beweren dat bij de uitvoering van het programma geen onderscheid is gemaakt. De bewijzen hiervoor zijn evenwel mager: zij verklaren dat zij een levensvatbaarheidsonderzoek van KPMG naar alle eventuele exploitanten hebben gestuurd en met hen contact hebben onderhouden in de periode 1989-1991 om te zien of een van hen geïnteresseerd zou zijn in de exploitatie van een geregelde dienst tussen Bilbao en Portsmouth. Zij hebben evenwel nooit beweerd of aangetoond contact met andere maatschappijen dan Ferries Golfo de Vizcaya te hebben opgenomen bij het besluit in 1995 om vouchers te kopen in het kader van hun sociale programma. Op grond van dit alles moet worden geconcludeerd dat Ferries Golfo de Vizcaya door deze steunmaatregel wordt begunstigd.

(60) Voorts dient erop te worden gewezen dat andere maatschappijen mogelijk interesse zouden hebben gehad in het vervoer van de betrokken passagiers naar het Verenigd Koninkrijk via een andere route. De autonome autoriteiten zouden dezelfde sociale doelstellingen kunnen hebben bereikt door middel van een gediversifieerd aanbod van reizen (bijvoorbeeld naar andere regio's in Spanje of — indien het programma een internationaal karakter diende te hebben — naar buurlanden zoals Frankrijk of Portugal).

(61) De steunmaatregel kan derhalve niet in aanmerking komen voor het bepaalde in artikel 92, lid 2, onder a), (huidig artikel 87, lid 2, onder a).

(62) Artikel 92, lid 3, van het Verdrag (huidig artikel 87, lid 3) bepaalt dat enkele andere vormen van steun als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden beschouwd. De letters a), b), d) en e) zijn niet toepasselijk op de onderhavige kwestie.

(63) Letter c) bepaalt dat als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden beschouwd „steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad".

(64) Om eerder genoemde redenen is de Commissie van oordeel dat de door de autonome Baskische autoriteiten aan Ferries Golfo de Vizcaya verleende steun niet kan worden beschouwd als een steunmaatregel met een regionaal of sectoraal karakter die verenigbaar is met de gemeenschappelijk markt, aangezien het om exploitatiesteun ([14]) gaat waarvan geen stimulerende werking uitgaat omdat zij pas geruime tijd na het begin van de dienst is verleend ([15]).

(65) Wat het regionale karakter betreft hebben de autonome Baskische autoriteiten en Ferries Golfo de Vizcaya aangevoerd dat de steun zou kunnen worden goedgekeurd omdat deze bevorderlijk was voor de economische ontwikkeling van Biskaje en geen concurrentievervalsende effecten zou hebben op de Brits-Spaanse zeeroutes.

(66) De Commissie is van mening dat de steun, die aan een specifieke onderneming is verleend, niet kan worden beschouwd als regionale steun voor de regio Biskaje, ook al heeft deze een bepaald effect gehad op de economie van Biskaje. Elke activiteit in een regio heeft gevolgen voor de economie van deze regio ([16]). Steun die aan een onderneming in een bepaalde regio wordt verleend heeft immers altijd een of ander effect, maar dit betekent nog niet dat het werkelijke regionale steun betreft.

(67) De door de Spaanse autoriteiten verschafte cijfers hebben betrekking op de effecten van de nieuwe veerdienst op de economie. Maar de onderzochte steun is verleend in de periode tussen 1995 en 1998, geruime tijd nadat Ferries Golfo de Vizcaya een begin met de nieuwe veerdienst had gemaakt. De autonome Baskische autoriteiten vermelden niet wat de eventuele gevolgen van deze steun zijn geweest en evenmin of de effecten van deze dienst op de economie veel anders zouden zijn geweest als er geen steun was verleend. Daarom is het moeilijk vol te houden dat de steun zou hebben gediend om een impuls aan de ontwikkeling van de regio te geven.

(68) Zelfs al zou de steun een regionaal karakter hebben gehad, dan nog zou zij niet als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden beschouwd omdat het om exploitatiesteun ging en niet om investeringssteun zoals de autonome Baskische autoriteiten beweerden.

(69) De steun was niet gekoppeld aan een specifieke investering van de maatschappij. Evenmin kan worden beweerd dat de autonome Baskische autoriteiten met de steunmaatregel van 1995 een bijdrage hebben geleverd aan de investeringen van Ferries Golfo de Vizcaya in 1992, toen de dienst van start is gegaan. De autonome autoriteiten hebben met de aankoop van de overtochten gewoon de inkomsten van de maatschappij opgevoerd. Daarom gaat het bij de steunmaatregel duidelijk om exploitatiesteun.

([14]) Zie het arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 8 juni 1995 in zaak T-459/93, Siemens tegen de Commissie, Jurisprudentie 1995, blz. II-1675.

([15]) Zie het arrest van het Hof van Justitie van 17 september 1980 in zaak 730/79, Philip Morris Holland BV tegen de Commissie, Jurisprudentie 1980, blz. 2671.

([16]) Zie punt 2 van de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen (PB C 74 van 10.3.1998, blz. 9).

(70) Wat het sectorale karakter betreft is de Commissie van mening dat de steun niet als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden beschouwd omdat deze niet „de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid kan vergemakkelijken" zonder „de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor zodanig te veranderen dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad".

(71) De steunmaatregel beantwoordt niet aan de criteria die zijn vastgelegd in de „Richtsnoeren voor de toetsing van staatssteun aan scheepvaartmaatschappijen in de Gemeenschap" van 3 augustus 1989 en in de „Communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer" van 5 juli 1997, waaraan al in overweging 41 werd gerefereerd.

(72) De richtsnoeren van 1989 bepalen dat ofschoon bepaalde, hierin opgenomen vormen van steun (zoals de bijzondere fiscale voorwaarden voor bepaalde scheepvaartactiviteiten) als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden beschouwd, „elke andere vorm van steun (...) in principe onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt". Met de richtsnoeren van 1997 blijft dit basisprincipe van kracht. De aard van de aan Ferries Golfo de Vizcaya verleende steun beantwoordt niet aan de door deze richtsnoeren toegestane vormen van steunverlening (belastingvoordelen, en verlaging van de sociale lasten voor maatschappijen en zeelieden).

(73) Het feit dat de dienst levensvatbaar was of dat de steun niet gekoppeld was aan de jaarlijkse kosten of verliezen van Ferries Golfo de Vizcaya is niet relevant voor de onderhavige conclusies.

V.3. **Terugvordering van de steun**

(74) De autonome Baskische autoriteiten en Ferries Golfo de Vizcaya voerden het argument aan dat zelfs al mocht de Commissie tot de conclusie komen dat het bij de overeenkomst van 1995 een steunmaatregel betreft die niet kan worden goedgekeurd, de Commissie deze niet zou mogen terugvorderen aangezien dit een inbreuk op het gewettigd vertrouwen zou vormen. De Commissie kan zich hierin niet vinden. Zoals het Hof van Justitie in zijn arrest van 14 januari 1997 in zaak C-169/95, Spanje tegen de Commissie ([17]) stelde „kunnen ondernemingen die steun genieten, gelet op het dwingend karakter van het door de Commissie krachtens artikel 93 van het Verdrag uitgeoefende toezicht op de steunmaatregelen van de staten, in beginsel slechts een gewettigd vertrouwen in de rechtmatigheid van de steun hebben wanneer de steun met inachtneming van de procedure van dat artikel is toegekend. Een behoedzaam ondernemer zal immers normaliter in staat zijn, zich ervan te vergewissen of deze procedure is gevolgd. Niet wordt betwist, dat de litigieuze steun, in weerwil van de door artikel 93, lid 3, van het Verdrag aan de

([17]) Jurisprudentie 1997, blz. I-0135.

lidstaten opgelegde verplichtingen, is toegekend zonder vooraf te zijn aangemeld. Dat de Commissie aanvankelijk had besloten geen bezwaar te maken tegen de betrokken steun, kan niet worden aangemerkt als omstandigheid waardoor bij de ontvangende onderneming een gewettigd vertrouwen kon worden gewekt, aangezien dit besluit binnen de beroepstermijn is aangevochten en vervolgens door het Hof nietig is verklaard. Deze fout van de Commissie mag worden betreurd, maar de consequenties van het onrechtmatige optreden van het Koninkrijk Spanje worden daardoor niet opgeheven. Derhalve kan de bestreden beschikking noch wat de gevorderde terugbetaling van de in geding zijnde steun betreft, noch wat de rentevordering betreft, worden geacht inbreuk te maken op het gewettigd vertrouwen van de onderneming die deze steun heeft ontvangen." (rechtsoverwegingen 51 tot en met 54).

(75) Algemeen gesproken dient een steunmaatregel, om in overeenstemming te zijn met het bepaalde in artikel 93, lid 3, (huidig artikel 88, lid 3), door de lidstaat te worden aangemeld en mag deze niet ten uitvoer worden gelegd voordat de Commissie een definitieve beslissing heeft genomen. Aan deze voorwaarden is in het onderhavige geval niet voldaan.

(76) De door de Commissie in 1995 genomen beslissing ten aanzien van Ferries Golfo de Vizcaya werd voor het Gerecht van eerste aanleg binnen de daarvoor gestelde termijnen aangevochten en later door het Gerecht vernietigd. Uit de jurisprudentie kan worden afgeleid dat door de vernietiging van een goedkeuring de rechtsgrond van de steunmaatregel in het Gemeenschapsrecht wegvalt, waardoor deze in principe vanaf het begin onwettig was.

(77) Hoe dan ook zij erop gewezen dat ook al zouden de betalingen aan Ferries Golfo de Vizcaya na de gunstige beslissing van de Commissie van 7 juni 1995 hebben plaatsgevonden, dit niets zou hebben veranderd aan het feit dat de overeenkomst, die voorzag in betalingen met ingang van januari 1995, al op 7 maart 1995 werd gesloten, enkele maanden vóór de beslissing van de Commissie. De steunmaatregel werd dus ten uitvoer gelegd nog voordat de Commissie een beslissing had genomen ([18]). Conform genoemd arrest van 14 januari 1997 kunnen de consequenties van het onwettige gedrag van de autonome Baskische autoriteiten niet worden opgeheven door de fout van de Commissie.

(78) De Commissie wijst er bovendien op dat de steunmaatregel niet formeel is aangemeld. De „Leidraad bij de procedures met betrekking tot overheidssteun" en Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag ([19]) bepalen duidelijk dat de kennisgevingen door de lidstaten zelf dienen te worden gedaan (door de centrale regering, ook ingeval de steun door regionale autoriteiten wordt verleend). De Commissie is van oordeel dat de overeenkomst van 1995 niet formeel is aangemeld, aangezien deze de Commissie door de advocaten van de begunstigde is toegezonden op 27 maart 1995.

VI. **CONCLUSIES**

(79) De Commissie stelt vast dat Spanje de betrokken steunmaatregel ten gunste van Ferries Golfo de Vizcaya in strijd met artikel 93, lid 3, van het Verdrag (huidig artikel 88, lid 3) op onwettige wijze ten uitvoer heeft gelegd. Deze steun, ten belope van in totaal 985 500 000 ESP, dient van de begunstigde te worden teruggevorderd,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De door Spanje ten uitvoer gelegde steunmaatregel ten gunste van Ferries Golfo de Vizcaya, ten bedrage van 985 500 000 ESP, is met de gemeenschappelijke markt onverenigbaar.

Artikel 2

1. Spanje neemt alle nodige maatregelen om de in artikel 1 bedoelde en reeds onwettig ter beschikking gestelde steun van de begunstigde terug te vorderen.

2. De terugvordering geschiedt onverwijld en in overeenstemming met de nationaalrechtelijke procedures voorzover deze procedures een onverwijlde en daadwerkelijke tenuitvoerlegging van de onderhavige beschikking toelaten. De terug te vorderen steun omvat rente vanaf de datum waarop de steun de begunstigde ter beschikking is gesteld tot de datum van de daadwerkelijke terugbetaling ervan. De rente wordt berekend op grond van de referentierentevoet welke wordt gehanteerd voor de berekening van het netto subsidie-equivalent in het kader van regionale steunregelingen.

Artikel 3

Spanje deelt de Commissie binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van deze beschikking mee welke maatregelen het heeft genomen om hieraan te voldoen.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk Spanje.

Gedaan te Brussel, 29 november 2000.

Voor de Commissie

Loyola DE PALACIO

Vice-voorzitter

([18]) Van dit uitgangspunt waren de lidstaten in kennis gesteld door een brief van de Commissie van 27 april 1989 (ref. SG(89) D/5521).
([19]) PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.