

**YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN
TUOMIO (laajennettu ensimmäinen jaosto)
28 päivänä tammikuuta 1999***

Asiassa T-14/96,

Bretagne Angleterre Irlande (BAI), Ranskan oikeuden mukaan perustettu yhtiö, kotipaikka Roscoff (Ranska), edustajanaan asianajaja Jean-Michel Payre, Pariisi, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Aloyse May, 31 Grand-rue,

kantajana,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamichinään oikeudellinen neuvonantaja Gérard Rozet ja oikeudellisen yksikön virkamies Anders Christian Jessen, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies Carlos Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaaajana,

jota tukevat

Espanjan kuningaskunta, asiamiehenään kirjallisessa käsittelyssä yhteisön oikeutta koskevia asioita hoitavan osaston valtionasiamies Luis Pérez de Ayala Becerril ja suullisessa käsittelyssä saman osaston valtionasiamies Santiago Ortíz Vaamonde, prosessiosoite Luxemburgissa Espanjan suurlähetystö, 4—6 boulevard Emmanuel Servais,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

ja

Ferries Golfo de Vizcaya SA, Espanjan oikeuden mukaan perustettu yhtiö, kotipaikka Bilbao (Espanja), edustajanaan kirjallisessa käsittelyssä solicitor Julian Ellison ja suullisessa käsittelyssä hänen lisäkseen solicitor Mark Clough, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Bonn & Schmitt, 62 avenue Guillaume,

väliintulijoina,

jossa kantaja vaatii EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisesti aloitetun tutkintamenettelyn (tuki Ferries Golfo de Vizcaya SA:lle) lopettamista koskevan, 7.6.1995 tehdyn ja Espanjan hallitukselle 11.7.1995 tiedoksi annetun ja *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* (EYVL 1995, C 321, s. 4) julkaistun komission päätöksen kumoamista,

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN
TUOMIOISTUIN (laajennettu ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: presidentti B. Vesterdorf sekä tuomarit C. W. Bellamy, R. M. Moura Ramos, J. Pirrung ja P. Mengozzi,

kirjaaja: johtava hallintovirkamies B. Pastor,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 16.6.1998 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Kanteen perustana olevat tosiseikat

- 1 Kantaja on useita vuosia harjoittanut toiminimellä Brittany Ferries linjaliikennettä Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevan Plymouthin sataman ja Espanjassa sijaitsevan Santanderin sataman välillä. Se kanteli komissiolle 21.9.1992 päivätyllä kirjeellään siitä, että Biskajan alueen valtuusto ja Baskimaan hallitus olivat sen mukaan myöntäneet huomattavasti tukea Espanjan oikeuden mukaan perustetulle Ferries Golfo de Vizcaya SA -nimiselle yhtiölle, jonka Vapores Surdiaz Bilbao SA, Espanjan oikeuden mukaan perustettu yhtiö, ja P & O European Ferries (Portsmouth) Ltd, brittiläinen yhtiö, olivat perustaneet liikennöidäkseen maaliskuusta 1993 alkaen säännöllistä laivalinjaa Portsmouthin ja Bilbaon satamien välillä.

- 2 Kantelija antoi komissiolle käytössään olleita tietoja sopimuksesta, jonka Ferries Golfo de Vizcaya ja Baskimaan viranomaiset olivat sen mukaan tehneet ja jolla oli tarkoitus tukea Bilbaon ja Portsmouthin välistä laivalinjaa kolmen ensimmäisen toimintavuoden ajan. Lisäksi kantelija vaati virallisesti komissiota ryhtymään EY:n perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan soveltamista koskevaan menettelyyn.

- 3 Espanjan hallitusta pyydettiin 30.11.1992 päivätyllä kirjeellä ilmoittamaan kaikki merkitykselliset tiedot kyseessä olevasta tukijärjestelmästä, jotta komissio voisi tutkia, soveltuuko se perustamissopimuksen 92 artiklan mukaisesti yhteismarkkinoille. Komission 5.2.1993 päivätyyn viralliseen huomautuskirjeeseen Espanjan hallitus toimitti 1.4.1993 vastauksensa.

- 4 Kantaja esitti 11.2.1993 komissiolle Ferries Golfo de Vizcayalle myönnettyä tukea koskevia lisähuomautuksia, joissa kantaja väitti, että on tarpeen ryhtyä kiireellisesti kantelussa vaadittuun tutkintamenettelyyn, koska Bilbaon ja Portsmouthin välisen linjan kuljetuspalveluja oltiin juuri aloittamassa. Tältä osin kantaja täsmensi, että tämä laivalinja kilpailisi suoraan sen liikennöimän linjan kanssa, joten uuden linjan avaaminen Espanjan viranomaisten kanssa sovitulla ehdoilla saattaisi vakavasti vahingoittaa kantajan taloudellisia etuja.
- 5 Biskajan alueen valtuuston ja Baskimaan hallituksen kauppaja- ja matkailuministeriön Ferries Golfo de Vizcayan kanssa 9.7.1992 tekemästä sopimuksesta (jäljempänä vuoden 1992 sopimus tai alkuperäinen sopimus) ilmenee, että sopimuspuolina olleet viranomaiset sitoutuivat maaliskuusta 1993 maaliskuuhun 1996 ostamaan yhteensä 26 000 matkaseteliä laivalinjalle Bilbaosta Portsmouthiin. Sopimuksen mukaan viranomaiset maksoivat Ferries Golfo de Vizcayalle korkeintaan 911 800 000 Espanjan pesetaa (ESP). Sopimuksen mukaan vuosina 1993—1994 matkustajakohtainen tariffi oli 34 000 ESP ja arvioitu, mahdollisesti muutettava tariffi vuosina 1994—1995 oli 36 000 ESP ja vuosina 1995—1996 38 000 ESP.
- 6 Komissio päätti 29.9.1993 aloittaa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn. Sen mielestä vuoden 1992 sopimus ei ollut tavallinen liiketoimi, koska sopimuksessa oli sovittu, että matkaseteleitä hankitaan ennalta määrätty määrä kolmen vuoden aikana, koska sovittu hinta oli liiketaloudellisin perustein määrätty hintaa korkeampi, koska matkaseteleitä oli ostettava myös sellaisia matkoja varten, joita ei toteuteta tai jotka päättyvät johonkin muuhun satamaan, koska sopimukseen sisältyi velvollisuus maksaa kaikki uudesta palvelusta kolmena ensimmäisenä toimintavuotena aiheutuvat tappiot ja koska Ferries Golfo de Vizcayalla ei siis ollut mitään taloudellista riskiä. Komissio katsoi sille esitettyjen tietojen perusteella, että Ferries Golfo de Vizcayalle annettu taloudellinen tuki oli perustamissopimuksen 92 artiklassa tarkoitettua valtiontukea, joka ei täyttänyt edellytyksiä sille, että sen voitaisiin katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille.

- 7 Tämä päätös annettiin 13.10.1993 päivätyllä kirjeellä tiedoksi Espanjan hallitukselle, jota pyydettiin vahvistamaan, että se lykkää kaikkien kyseessä olevaan tukijärjestelmään kuuluvien suoritusten maksamisen siihen asti, kunnes komissio on antanut lopullisen päätöksensä, ja että se esittää huomautuksensa ja toimittaa kaikki kyseessä olevan järjestelmän arvioimiseksi tarpeelliset tiedot.
- 8 Komission tiedonanto jäsenvaltioille ja niille, joita asia koskee, Espanjan Ferries Golfo de Vizcayalle myöntämien tukien osalta aloitettavasta menettelystä julkaistiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* (EYVL 1994, C 70, s. 5), jotta ne voisivat esittää huomautuksensa.
- 9 Biskajan alueen valtuusto ja Ferries Golfo de Vizcaya tekivät 7.3.1995 uuden sopimuksen (jäljempänä vuoden 1995 sopimus tai uusi sopimus). Tästä sopimuksesta ilmenee, että viranomaiset sitoutuivat tammikuusta 1995 joulukuuhun 1998 ostamaan yhteensä 46 500 matkaseteliä Ferries Golfo de Vizcayan harjoittamalle laivalinjalle Bilbaosta Portsmouthiin. Sopimuksen mukaan viranomaiset maksoivat Ferries Golfo de Vizcayalle 985 500 000 ESP, joista 300 000 000 ESP oli maksettava vuonna 1995, 315 000 000 ESP vuonna 1996, 198 000 000 ESP vuonna 1997 ja 172 500 000 ESP vuonna 1998. Sopimuksen mukaan vuonna 1995 matkustajakohdainen tariffi oli 20 000 ESP, vuonna 1996 21 000 ESP, vuonna 1997 22 000 ESP ja vuonna 1998 23 000 ESP. Näitä tariffeja alennettiin sillä perusteella, että Biskajan alueen valtuusto oli pitkäaikaisesti sitoutunut ostamaan matkaseteleitä. Tariffit laskettiin 22 000 ESP:n suuruisen viitetariffin perusteella, joka oli vuotta 1994 varten julkaistu kaupallinen tariffi ja jota sitten korotettiin 5 prosentilla vuodessa, minkä takia tämä tariffi nousi 23 300 ESP:aan vuonna 1995, 24 500 ESP:aan vuonna 1996, 25 700 ESP:aan vuonna 1997 ja 26 985 ESP:aan vuonna 1998.
- 10 Komissio teki 7.6.1995 päätöksen siitä, että Ferries Golfo de Vizcayalle myönnettyä tukea koskeva menettely lopetetaan (jäljempänä riidanalainen päätös). Samana päivänä komissio julkaisi lehdistötiedotteen IP/95/579, jossa ilmoitettiin tästä päätöksestä ja jossa oli tiivistelmä päätöksen perusteluista.

- 11 Kantaja vaati 12.6. ja 16.6.1995 päivätyillä kirjeillä komissiota toimittamaan sille riidanalaisen päätöksen. Vastauksena komission yksiköt toimittivat 19.6.1995 päivätyillä telekopiolla kantajalle edellä mainitun lehdistötiedotteen.
- 12 Riidanalainen päätös annettiin 11.7.1995 tiedoksi Espanjan hallitukselle. Muille jäsenvaltioille ja niille, joita asia koskee, osoitettu tiedonanto, jossa toistetaan tämän päätöksen teksti, julkaistiin 1.12.1995 *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* (EYVL C 321, s. 4). Komission yksiköt lähettivät kantajalle 8.12.1995 jäljennöksen näin julkaistusta tekstistä.
- 13 Ennen tämän telekopion saamista kantaja oli monta kertaa vaatinut, että sen täytyy saada tietää komission 7.6.1995 tekemän päätöksen sanamuoto, sillä kantajalla oli ainoastaan sille 19.6.1995 toimitettu lehdistötiedote. Kantaja lähetti 28.11.1995 ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon kannekirjelmän saadakseen korvausta vahingosta, jonka se katsoi kärsineensä sen takia, että komissio viivytteli antaessaan päätöksensä sille tiedoksi. Tämä kanne kirjattiin numerolla T-230/95 saapuneeksi 18.12.1995 eli sen jälkeen, kun kantaja oli saanut riidanalaisen päätöksen tekstin.

Riidanalainen päätös

- 14 Päätöksen mukaan alkuperäisen sopimuksen noudattaminen oli keskeytetty sen jälkeen, kun komissio oli 29.9.1993 päättänyt aloittaa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn. Ferries Golfo de Vizcaya antoi vakuuden palautettavasta määrästä korkoineen, jotka lasketaan niin, että käytettävä korkokanta on yhden prosenttiyksikön korkeampi kuin Yhdistyneen kuningaskunnan markkinahintainen pankkikorko.

- 15 Päätöksestä ilmenee vielä, että vuoden 1995 sopimusta on merkittäväällä tavalla muutettu komission vaatimusten täyttämiseksi. Baskimaan hallitus ei enää ole sopimuspuolena tässä sopimuksessa, joka on voimassa 1995—1998. Komissiolle esitettyjen tietojen mukaan niiden matkaseteleiden määrä, jotka valtuusto ostaa, perustuu arvioihin siitä, kuinka paljon tietyt vähätuloisten ryhmät ja sosiaali- ja kulttuuriohjelmien piiriin kuuluvat henkilöt, muun muassa koululaisryhmät, nuoret ja vanhuksat, käyttävät tarjousta hyväkseen. Matkaseteleistä maksettava hinta on alhaisempi kuin kyseisen ajanjakson esitehintaa, mikä heijastaa tavanomaista käytäntöä antaa paljousalennusta kaupallisten palvelujen suurkäyttäjille. Muutetusta sopimuksesta oli päätöksen mukaan poistettu kaikki muut ongelmallisiksi havaitut sopimuskohdat.
- 16 Riidanalaisessa päätöksessä komissio toteaa myös, että Ferries Golfo de Vizcayan liiketoiminnan tulos osoittaa, että sen tarjoama palvelu on elinkelpoinen, ja että se on kyennyt vakiinnuttamaan toimintansa käyttämättä valtion apua. Yhtiöllä ei ole mitään erityisoikeuksia Bilbaon satamassa ja sillä on etuoikeus satamapaikkaan ainoastaan erikseen määritellyn liikennöinti- ja aikataulun puitteissa, joten muut alukset voivat tosiasiallisesti käyttää satamapaikkaa muina aikoina. Komission mielestä uusi sopimus, jonka tarkoituksena on hyödyttää paikallisia lauttayhteyksiä käyttävää paikallista väestöä, heijastaa nyt molemmin puolin tavanomaista ja lojaalia liikesuhdetta tarjottujen palvelujen hinnoittelun osalta.
- 17 Komissio siis katsoo, että uudessa sopimuksessa ei ole kyse valtiontuesta, joten se päätti lopettaa 29.9.1993 aloitetun menettelyn.

Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten ja muiden osapuolten vaatimukset

- 18 Kannekirjelmä, jolla tämä asia saatettiin vireillä, rekisteröitiin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamossa 1.2.1996.

- 19 Espanjan kuningaskunta toimitti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 12.6.1996 ja Ferries Golfo de Vizcaya 14.6.1996 väliintulohakemuksen, joissa ne pyysivät saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen vastaajan vaatimuksia. Kantaja pyysi 28.6. ja 2.8.1996 päivätyillä kirjeillään, että vastauskirjelmän liitteenä III oleva asiakirja käsiteltäisiin luottamuksellisesti sekä Espanjan kuningaskuntaan että Ferries Golfo de Vizcayaan nähden.
- 20 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (laajennettu ensimmäinen jaosto) hyväksyi edellä mainitut väliintulohakemukset 13.11.1996 antamallaan määräyksellä. Lisäksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi kantajan esittämän pyynnön luottamuksellisesta käsittelystä antaen sille samalla luvan saada kyseessä oleva asiakirja poistetuksi asiakirja-aineistosta, ennen kuin aineisto annetaan tiedoksi molemmille väliintulijoille. Kantaja esitti tällaisen pyynnön kirjaajan sille asettamassa määräajassa.
- 21 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn ilman edeltäviä asian selvittämistoimia. Se vaati kuitenkin 7.5.1998 päivätyllä kirjeellään vastaajaa esittämään vuoden 1995 sopimuksen koko tekstin. Komissio toimitti tämän asiakirjan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 14.5.1998.
- 22 Asianosaisten ja väliintulijoiden lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 16.6.1998 pidetyssä istunnossa.
- 23 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— kumoaa riidanalaisen päätöksen;

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut;

— velvoittaa väliintulijat vastaamaan väliintulosta aiheutuneista kuluistaan.

24 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— jättää kanteen tutkimatta;

— toissijaisesti hylkää kanteen perusteettomana;

— velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

25 Väliintulija Espanjan kuningaskunta vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— jättää kanteen tutkimatta;

— toissijaisesti hylkää kanteen;

— velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

26 Väliintulija Ferries Golfo de Vizcaya vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— jättää kanteen tutkimatta;

— hylkää kanteen perusteettomana;

— velvoittaa kantajan korvaamaan väliintulijalle tästä oikeudenkäynnistä aiheutuneet kulut.

Tutkittavaksi ottaminen

Asianosaisten ja muiden osapuolten väitteet ja niiden perustelut

- 27 Komissio väittää, että tämä kanne on nostettu liian myöhään, joten se on jätettävä tutkimatta, ja väliintulijat tukevat tältä osin komissiota. Komissio toteaa, että ratkaistaessa sitä, milloin määräaika kanteen nostamiselle on alkanut kulua, perustamissopimuksen 173 artiklan viidennessä kohdassa tarkoitetuista tapahtumista ratkaisevana on pidettävä ajallisesti ensimmäisenä ilmennyttä tapahtumaa eli tässä asiassa sitä, koska kantaja on saanut tiedon toimenpiteestä. Komission mukaan ilmenee pelkästään jo, kun verrataan päätöksen sanamuotoa, sellaisena kuin se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*, ja kantajalle toimitetun lehdistötiedotteen tekstiä, että lehdistötiedotteessa toistetaan riidanalainen päätös olennaisilta osin ja ennen kaikkea siltä osin kuin siinä esitetään analyysi, jonka perusteella komissio on päätenyt siihen, että vuoden 1995 sopimus ei ole valtiontukea. Komissio siis väittää, että sen 7.6.1995 tekemän päätöksen sisältö annettiin kantajalle tiedoksi 19.6.1995 päivätyllä telekopiolla, joten kantaja saattoi tästä päivämäärästä alkaen käyttää kanneoikeuttaan.
- 28 Komissio katsoo, että komissiossa 7.6.1995 jaettua lehdistötiedotetta voidaan pitää kannekelpoisena toimena, joka on annettu kantajalle tiedoksi 19.6.1995. Päätöksen julkaiseminen *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* 1.12.1995 on ainoastaan toimi, jolla vahvistetaan aiemmin tehty toimi, jota kantaja ei ole riitauttanut perustamissopimuksen 173 artiklassa asetetussa määräajassa. Lisäksi komissio täsmentää, että riidanalaista päätöstä ei ole annettu kantajalle tiedoksi 8.12.1995. Siitä yksinkertaisesti vain ilmoitettiin kantajalle kyseisenä päivänä, sillä se oli annettu tiedoksi 11.7.1995 Espanjan kuningaskunnalle, joka on sen ainoa adressaatti.

- 29 Kantaja väittää, että komission esittämä oikeudenkäyntiväite on paitsi vailla oikeudellista perustetta myös asiallisesti täysin kestämaton. Kantajan mukaan on vähintäänkin julkeata komissiolta väittää nyt, että kumoamiskanne on nostettu myöhässä, kun se itse on kieltäytynyt toimittamasta kantajalle riidanalaisen päätöksen koko virallista tekstiä ennen sen julkaisemista *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.
- 30 Kantajan mukaan perustamissopimuksen 173 artiklan viidennen kohdan selvästä ja täsmällisestä sanamuodosta ilmenee, että vain silloin, kun toimea ei julkaista tai kun sitä ei anneta tiedoksi, kanteen nostamiselle asetettu määräaika voi alkaa kulua muusta päivästä eli päivästä, jona kantaja on saanut toimenpiteestä tiedon.
- 31 Kantaja lisää, että lehdistötiedotteen tehtävänä on antaa yleisölle tiivistettyä ja siis epätäydellistä informaatiota, joten on selvää, ettei sen perusteella voi saada tietää selvästi ja yksiselitteisesti komission päätöksen sisältöä, eikä sen perusteella asianosaisen ole mahdollista myöskään käyttää kanneoikeuttaan. Sitä paitsi riittää, kun verrataan 7.6.1995 annetun lehdistötiedotteen sanamuotoa *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* julkaistuun tekstiin, jolloin voidaan todeta, että lehdistötiedotteessa ei todellakaan toisteta komission sen päätöksen sanamuotoa kokonaisuudessaan, jota tiedote koskee.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 32 Perustamissopimuksen 173 artiklan viidennen kohdan mukaan tässä artiklassa tarkoitettu kanne on pantava vireille kahden kuukauden kuluessa säädöksen julkaisemisesta tai siitä, kun se on annettu kantajalle tiedoksi, taikka jollei säädöstä ole julkaistu tai annettu tiedoksi, kahden kuukauden kuluessa siitä, kun kantaja on saanut siitä tiedon.
- 33 Määräyksen sanamuodosta ilmenee, että päivä, jona säädöksestä saadaan tieto, on kanteen nostoa koskevan määräajan alkamispäivän perusteena toissijainen säädöksen julkaisemispäivään tai sen tiedoksiantamispäivään verrattuna (asia C-122/95, Saksa v. neuvosto, tuomio 10.3.1998, Kok. 1998, s. I-973, 35 kohta).

- 34 Vaikka julkaiseminen ei ole niiden komission päätösten soveltamisen edellytys, joilla se lopettaa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun tutkimamenettelyn, se julkaisee nämä päätökset *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* vakiintuneen käytäntönsä mukaisesti, josta se on itse ilmoittanut muun muassa 27.6.1989 päivätyssä, jäsenvaltioille osoittamassaan kirjeessä, joka on julkaistu teoksessa *Kilpailuoikeus Euroopan yhteisössä (osa II A, Valtiontukea koskevat säännöt, 1995)*, sekä XX kilpailupolitiikkaa koskevassa kertomuksessa (1990, 170 kohta).
- 35 Riidanalainen päätös julkaistiin 1.12.1995. Lisäksi on todettava, että tässä asiassa kantaja saattoi perustellusti luottaa siihen, että tämä päätös julkaistaisiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*, kun otetaan huomioon edellä mainittu käytäntö ja se, että komission yksiköt olivat nimenomaisesti 4.8.1995 päivätyllä kirjeellään vahvistaneet kantajalle, että päätös julkaistaan lähiviikkoina (ks. vastaavasti em. asia Saksa v. neuvosto, tuomion 36 ja 37 kohta).
- 36 Komissio ja väliintulijat väittävät, että kantajalla olisi ollut riittävästi tietoja riidanalaisesta päätöksestä 19.6.1995 alkaen, jolloin sille lähetettiin telekopiolla edellä mainittu lehdistötiedote, mutta edellä kuvatussa tilanteessa näillä väitteillä ei ole merkitystä ratkaistaessa, milloin kanteen nostamiselle asetettu määräaika on alkanut. Tässä tilanteessa ei nimittäin ole syytä soveltaa perustamissopimuksen 173 artiklan viidennessä kohdassa määrättyä toissijaista, tiedoksisaamiseen perustuva arviointiperustetta. Koska on selvää, että päätöstä ei ole annettu kantajalle tiedoksi aiemmin, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päättelee, että kanteen nostoa koskeva määräaika on alkanut kulua julkaisemispäivästä (ks. vastaavasti em. asia Saksa v. neuvosto, tuomion 39 kohta).
- 37 Tästä seuraa, että oikeudenkäyntiväite, jonka mukaan kanne olisi nostettu liian myöhään, on hylättävä perusteettomana.

Pääasia

- 38 Kantaja vetoaa neljään kanneperusteeseen riidanalaisen päätöksen kumoamiseksi. Ensimmäinen kanneperuste koskee puolustautumisoikeuksien loukkaamista. Toinen koskee päätöksen perustelujen puutteellisuutta. Kolmas koskee sitä, että päätöksessä on ilmeisiä virheitä. Neljännen kanneperusteen mukaan komissio on rikkonut perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa ja muita perustamissopimuksen määräyksiä.
- 39 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että useilla toisen, kolmannen ja neljännen kanneperusteen yhteydessä esitetyillä väitteillä pyritään osoittamaan, että komissio on tehnyt virheen katsoessaan, että se, että Baskimaan viranomaiset maksavat tiettyjä määriä Ferries Golfo de Vizcayalle, on tavanomaiseen liiketoimintaan kuuluvan sopimuksen täyttämistä eikä tämän yrityksen toiminnan tukemista. Tässä tilanteessa on tutkittava ensin perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan rikkomista koskeva kanneperuste, jonka mukaan komissio on virheellisesti katsonut, että vuoden 1995 sopimus ei ole tässä määräyksessä tarkoitettua valtiontukea. Samassa yhteydessä on tutkittava ja luonnehdittava oikeudellisesti uudelleen osapuolten muiden kanneperusteiden osalta esittämät väitteet siltä osin kuin ne liittyvät perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan rikkomista koskevaan kanneperusteeseen.

Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan rikkomista koskeva kanneperuste

Asianosaisten ja muiden osapuolten väitteet ja niiden perustelut

- 40 Neljännessä kanneperusteessaan kantaja väittää komission soveltaneen 92 artiklan 1 kohtaa virheellisesti, koska se ei ole yrittänyt tutkia, vahvistetaanko sillä, että Espanjan viranomaiset ostavat huomattavan määrän matkaseteleitä, Ferries Golfo de Vizcayan markkina-asemaa verrattuna sen kilpailijoiden asemaan (asia 730/79, Philip Morris v. komissio, tuomio 17.9.1980, Kok. 1980, s. 2671, 11 kohta). Kantaja väittää, että toimenpiteen luokittelu valtiontueksi ei riipu tukea saavan yrityksen

kannattavuudesta tai elinkelpoisuudesta, vaikka riidanalaisen päätöksen perusteista näin ilmenee. Lisäksi kantaja väittää, että sitoumus ostaa matkaseteleitä usean vuoden ajan vahvistaa välttämättä tukea saavan yrityksen asemaa, sillä sen takia sillä on mahdollisuus esimerkiksi järjestää riskittä tariffeista alennuskampanjoita, joilla pyritään saamaan asiakkaita kilpailijoilta tai joiden seurauksena asiakkaat siirtyvät kilpailijoilta sen asiakkaisiksi.

- 41 Kantajan mukaan vuoden 1995 sopimuksen sosiaalinen tavoite, johon komissiossa on vedottu, on pelkästään hämäystä, eikä valtion toimenpiteiden sosiaalisen luonteen perusteella voida missään tapauksessa katsoa, ettei näitä toimenpiteitä voitaisi lähtökohtaisesti luokitella perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuiksi tuiksi. Tältä osin kantaja viittaa asiassa C-241/94, Ranska vastaan komissio, 26.9.1996 annettuun tuomioon (Kok. 1996, s. I-4551, 20 ja 21 kohta). Vaikka sosiaalisen tavoitteen katsottaisiin olevan todellinen, minkä kantaja kiistää, on kuitenkin niin, että toimenpiteet, joihin on ryhdytty, eivät olleet tarpeellisia tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Kantajan mukaan sosiaalisperusteisten matkojen järjestäminen ei välttämättä edellytä, että ne olisi järjestettävä yhtä ainoata tapaa noudattaen — eli tässä tapauksessa merikuljetuksena — ja ainoastaan yhden tietyn yrityksen toimesta.

- 42 Toinen kanneperuste koskee perustelujen puutteellisuutta, ja siinä kantaja väittää, että riidanalaisessa päätöksessä ei osoiteta, että olisi ollut olemassa sellaisia hankkeita, joiden takia matkaseteleitä olisi pitänyt hankkia useita vuosia etukäteen. Tällä tavalla kantaja asettaa kyseenalaiseksi sen, mihin tosiasiallisesti käytetään matkasetelit, jotka Baskimaan viranomaiset ovat sitoutuneet hankkimaan vuosina 1995—1998. Kantaja muistuttaa todenneensa, että se epäili alkuperäisen sopimuksen osalta, että se, että viranomaiset hankkivat matkaseteleitä, on ilmeisen näennäistä ja piilotukea. Kantaja korostaa, että laivayhtiöiden käytännön mukaan viranomaisen, joka haluaa hankkia matkaseteleitä, ei tarvitse tehdä kyseessä olevan kaltaista sopimusta. Viranomainen voi hyvin hankkia liput silloin, kun jokin tietty hanke on tiedossa, sillä tariffeissa on aina erityishintoja ryhmille ja aina on mahdollista sopia hinnoista.

- 43 Sen osalta, olivatko Baskimaan viranomaisten mainitsemat hankkeet tosiasiallisesti olemassa, kantaja arvostelee riidanalaisessa päätöksessä esitettyjä viittauksia ”samankaltaisista sosiaalisista ohjelmista saatuun kokemukseen” ja ”Espanjan sisällissodan aikana Yhdistyneeseen kuningaskuntaan evakuoitujen henkilöiden” osoittamaan suureen kiinnostukseen. Kantaja ihmettelee sitä, mitä sosiaalisia ohjelmia on voitu käyttää vertailukohtana komission analyysissa, sekä sitä, montako sellaista entistä Yhdistyneessä kuningaskunnassa ollutta, elossa olevaa maanpakolaista on, jotka haluaisivat vieraila entisessä maanpakopaikassaan käyttämällä kantajan kilpailijan laivalinjaa.
- 44 Lisäksi kantaja väittää, että komissio on virheellisesti katsonut, ettei vuoden 1995 sopimuksessa enää ole sopimuskohtia, joiden oli jo katsottu saattavan olla valtiontukea. Kantaja korostaa, että ensimmäinen näistä sopimuskohdista eli se, että on ennakolta sovittu, että matkaseteleitä hankitaan kolmen tai neljän vuoden ajan, on myös uudessa sopimuksessa.
- 45 Perustelu, jonka mukaan Ferries Golfo de Vizcayan ja Biskajan alueen valtuuston välillä on nyt tavanomainen ja lojaali liikesuhde, on kantajan mielestä muotoiltu epämääräisesti, vaikka se on kantajan mukaan olennainen perustelu riidanalaisen päätöksen systematiikassa.
- 46 Kantaja väittää, että komissio ei voi viitata ainoastaan sosiaaliseen päämäärään, jota tavoitellaan tai jonka kyseessä oleva jäsenvaltio on maininnut, ja jättää huomiotta vaikutukset, joita maksetuilla määrillä on kilpailuun (asia 173/73, Italia v. komissio, tuomio 2.7.1974, Kok. 1974, s. 709, 26—28 kohta ja asia 290/83, komissio v. Ranska, tuomio 30.1.1985, Kok. 1985, s. 439). Kantaja sitä paitsi riitauttaa komission esittämän analyysin näiden kahden laivalinjan välisen kilpailun kehittymisestä. Kantajan mukaan ratkaiseva kysymys ei ole se, onko Brittany Ferries kärsinyt tappioita Espanjan viranomaisten tukeman uuden linjan avaamisen jälkeen. Pikemminkin kyse on siitä, olisiko kilpailevan yrityksen olemassaolo lakannut ilman tukea tai olisiko tässä tapauksessa kilpaileva yritys jäänyt perustamatta (em. asia Philip Morris v. komissio ja asia 40/85, Belgia v. komissio, tuomio 10.7.1986, Kok. 1986, s. 2321).

- 47 Kantajan kolmas kanneperuste koskee ilmeisiä virheitä, jotka se väittää komission tehneen, ja tältä osin kantaja lisää, että riidanalaisessa päätöksessä todetaan, että uusi sopimus ei ole valtiontukea, ja että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tehtävänä on valvoa tämän päätöksen laillisuutta, mihin kuuluu perustamissopimuksen 92 artiklassa tarkoitetun valtiontuen käsitteen tulkinta ja soveltaminen. Koska komissiolla ei ole tältä osin yksinomaista toimivaltaa, tuomioistuimen harjoittaman valvonnan ei pidä rajoittua ilmeisiin arviointivirheisiin (asia T-95/94, Sytraval ja Brink's France v. komissio, tuomio 28.9.1995, Kok. 1995, s. II-2651, 54 kohta).
- 48 Suullisen käsittelyn aikana kantaja esitti vielä yhden väitteen, joka perustui vuoden 1995 sopimuksen ehtojen tutkimiseen, sillä kantaja väittää, että se sai sopimuksesta tiedon vasta joitakin päiviä ennen suullista käsittelyä sen jälkeen, kun komissio oli ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen pyynnöstä liittännyt koko sopimustekstin asiakirja-aineistoon. Kantaja toteaa, että sen kritiikin takia, jota vuoden 1992 sopimukseen oli kohdistettu, uudessa sopimuksessa on ainoastaan laskettu matkaseteleiden yksikköhintoja siten, että ne eivät ole kalliimpia kuin kyseessä olevien liikennepalvelujen osalta julkaistut kaupalliset tariffit. Koska kuitenkin Espanjan viranomaisten hankkimien matkaseteleiden määrää nostettiin 26 000:sta 46 500:aan, Ferries Golfo de Vizcayalle myönnetyn tuen kokonaismäärä vuonna 1995 jopa hie-man nousi siitä, mitä se olisi ollut vuoden 1992 sopimuksen mukaan, sillä määrä on nyt 985 500 000 ESP. Tämän vuoksi kantaja riitauttaa komission päätelmän, jonka mukaan viranomaisten ja Ferries Golfo de Vizcayan tekemää sopimusta oli muuttettu siten, että komission alkuperäisessä sopimuksessa havaitsemat valtiontukea merkitsevät sopimuskohdat poistettiin.
- 49 Komissio puolestaan kiistää, että se olisi rikkonut perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa, ja katsoo, että riidanalaisessa päätöksessä on selvästi ilmoitettu perusteet, joiden perusteella voidaan päätellä, että uusi sopimus ei ole valtiontukea. Ensimmäinen peruste paljastuu tutkittaessa kyseessä olevaa sopimusta, josta on poistettu viisi sopimuskohdtaa, jotka olivat syynä perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn aloittamiseen ja joiden katsottiin voivan olla valtiontukea. Se, onko Ferries Golfo de Vizcaya elinkelpoinen, on ainoastaan yksi komission tutkimista seikoista, jotka ovat vahvistaneet komission käsitystä. Kantajan itsensäkin esittämät tiedot vahvistavat tämän elinkelpoisuuden.

50 Vastaaja korostaa, että kun se aloitti tutkintamenettelyn, se oli arvioinut, että valtiontukea mahdollisesti olevat määrät olivat noin 7 prosenttia tukea saavan yrityksen toimintakuluista. Kun otetaan huomioon, että jokaisella menettelyn aloittamista koskevalla päätöksellä on lykkäävä vaikutus ja että jo maksetut määrät jäädytettiin ja niiden palauttaminen taattiin, Ferries Golfo de Vizcaya on todellisuudessa toiminut kaikki kyseessä olevat vuodet ilman valtiontukea. Komissio väittää lisäksi, että Pohjois-Espanjan ja Yhdistyneen kuningaskunnan eteläosan väliset merikuljetusmarkkinat ovat kaksinkertaistuneet ja että molemmilla yrityksillä on suunnilleen yhtä suuri osuus näistä markkinoista. Tästä seuraa, että uuden linjan aloittaminen ei ole aiheuttanut kantajan tappioksi kysynnän laskua.

51 Komissio epäilee, että monia kantajan vastauskirjelmässään esittämiä väitteitä ei voida ottaa tutkittavaksi. Se väittää, että kantaja ei ole kyennyt näyttämään, että päätöksen perustelujen puutteellisuutta koskeva kanneperuste pitäisi paikkansa. Kanneperusteen kehittelynä ei voida pitää väitettä, jonka mukaan komissio ei olisi ottanut huomioon, mitä vaikutuksia kilpailulle on sillä, että matkaseteleitä ostetaan suuria määriä pitkän aikaa, eikä väitettä, jonka mukaan se ei olisi havainnut, että vuoden 1995 sopimuksessa oli yhä yksi alkuperäisen sopimuksen osalta moitittu sopimuskohta. Näitä väitteitä ei voida pitää myöskään kantajan esittämän, ilmeistä virhettä koskevan kanneperusteen kehittelynä. Vastaaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien toteaa, että näitä väitteitä ei voida ottaa tutkittavaksi, koska ne ovat uusia.

52 Päätöksessä mainitaan samankaltaiset sosiaaliset ohjelmat, ja tältä osin komissio vahvistaa, että kokemukset, jotka on otettu huomioon, eivät koske Espanjan ja Yhdistyneen kuningaskunnan välistä laivalinjaliikennettä vaan Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja myös Espanjassa olemassa olevia ohjelmia, joissa on ollut kyse muun muassa Espanjan ja Latinalaisen Amerikan välisistä kuljetuksista. Täydentävänä seikkana viitattiin Espanjan sisällissodan veteraaneihin, mikä on perusteltavissa sillä, että heidän yhdistyksensä on menettelyn kuluessa asianmukaisesti ilmoittanut kiinnostuksestaan. Vastaaja väittää myös, että kun kantaja epäilee sitä, käytetäänkö etukäteen ostetut matkasetelit tosiasiallisesti, se arvostelee vastuussa olevia viranomaisia, jotka ovat esittäneet tarpeelliset ennusteet komissiolle, heidän oletettujen aikomustensa eikä tosiseikkojen perusteella. Kantaja ei siis enää käsit-

tele toimen perusteluja vaan sen asianmukaista täytäntöönpanoa, johon liittyy eri kysymyksiä ja jonka osalta komissiolla ja mahdollisilla kantelijoilla on kullakin oma tehtävänsä.

- 53 Vastauksena ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen suullisessa käsittelyssä esittämään kysymykseen vastaaja totesi, että se oli määritellyt vuonna 1993 alkuperäisen kantansa, joka ilmenee perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä, niiden tietojen perusteella, joita sillä oli silloin hallussaan, eikä tämä kannanotto ollut lopullinen arvio siitä, onko Ferries Golfo de Vizcayalle myönnetty valtiontukea. Lisäksi komissio täsmensi, että uutta sopimusta tutkittaessa Espanjan viranomaiset olivat toimittaneet sille uskottavan selvityksen kulttuuriohjelmista ja sosiaalisista ohjelmista, esimerkiksi Inerson (kansallinen sosiaalipalveluinstituutti) ohjelmista, joiden perusteella voitiin pitää perusteltuna, että viranomaiset hankkivat paljon matkaseteleitä etukäteen. Näiden tietojen perusteella, joita komissiolla ei ollut vuoden 1992 sopimuksesta tehtyä päätöstä koskevissa asiakirjoissa, komissio muutti alkuperäistä käsitystään matkaseteleiden mittavasta hankkimisesta.
- 54 Espanjan kuningaskunta esiintyy väliintulijana komission vaatimusten tueksi ja esittää, että tässä asiassa eivät täyty välttämättömät edellytykset sille, että voitaisiin katsoa olevan kyse perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontuesta. Suullisessa käsittelyssä se yksilöi kolme valtiontuen olennaista edellytystä, jotka eivät sen käsityksen mukaan tässä asiassa täyty: tässä ei ole myönnetty etua, sopimuksella ei suosita tiettyä yritystä ja kilpailu ei ole vääristynyt.
- 55 Ferries Golfo de Vizcayalle ei ole myönnetty Espanjan kuningaskunnan mukaan mitään etua, koska uuden sopimuksen mukaan matkasetelit ostetaan alle markkinahintojen. Tämä on tavanomaisen käytännön mukaista, sillä myyjän antama alennus on vastike siitä, että ostaja on etukäteen sitoutunut hankkimaan usean vuoden aikana suuren määrän matkaseteleitä.

- 56 Baskimaan viranomaisten tarkoituksena ei ole ollut suosia tiettyä yritystä. Väliintulijana esiintyvä hallitus korostaa, että ainoastaan yksi yritys kykeni takaamaan kuljetuspalvelut, joita paikallisviranomaiset pyysivät alueellaan asuvalle väestölle. Koska satama, jota kantajan linja käyttää, on Biskajan alueen ulkopuolella ja huomattavan kaukana siitä, ei voida hyväksyä väitettä, jonka mukaan valtuuston olisi pitänyt tehdä kyseessä oleva sopimus sen kanssa.
- 57 Espanjan kuningaskunta kiistää myös sen, että tämän sopimuksen tekeminen olisi vääristänyt kilpailua. Se väittää ensinnäkin, että viranomaisten Ferries Golfo de Vizcayalle alkuperäisen sopimuksen mukaan maksamat määrät olivat tuskin 5—7 prosenttia niistä investoinneista, jotka olivat tarpeen uuden laivalinjan aloittamiseksi. Ei siis ole mahdollista väittää, että tätä linjaa ei olisi avattu ilman Espanjan viranomaisten toimenpiteitä. Toiseksi väliintulijana esiintyvä hallitus väittää, että Bilbaon ja Portsmouthin välisen linjan avaaminen ei ole olennaisesti vaikuttanut Santanderin ja Plymouthin väliseen linjaan. Sen mukaan se seikka, että kantaja ei ole kärsinyt tappioita vaan on jopa kasvattanut markkinaosuuttaan uuden linjan aloittamista seuranneina ensimmäisinä vuosina, osoittaa, että linjan aloittamisen tärkein seuraus on ollut kysynnän kasvu.
- 58 Lisäksi Espanjan hallitus vahvistaa, että Baskimaan viranomaiset ovat jo useita vuosia harjoittaneet sellaista politiikkaa, että ne tukevat vähävaraisten henkilöiden matkustamista, ja että tässä asiassa mainitut kulttuuriohjelmat ja sosiaaliset ohjelmat ovat ainoastaan yksi sen suullisessa käsittelyssä mainitsemista esimerkeistä. Ferries Golfo de Vizcayan kanssa tehty sopimus ei siis ole luonteeltaan poikkeuksellinen. Se on pikemminkin osa muidenkin paikallisviranomaisten harjoittamaa ja myös kansallisella tasolla harjoitettua yleistä toimintaohjelmaa.
- 59 Väliintulija Ferries Golfo de Vizcaya väittää, että Baskimaan viranomaisten sitoumus hankkia ennakolta tietty määrä matkaseteleitä, jotka käytetään tiettyinä ajanjaksona, on laivayhtiöiden toimialalla aivan tavanomainen liiketoimi. Se viittaa ITX-nimellä kutsuttuihin toimijoihin, jotka tekevät varaussopimuksia ja jotka

ostavat samalla tavalla ennakkoon suuria määriä turistilippuja ja saavat tästä syystä paljousalennuksia. Näille talouden toimijoille myönnetyt alennukset ovat 5—30 prosenttia julkaistusta tariffista niiden sitoumusten suuruuden ja keston mukaan. Biskajan alueen valtuuston kanssa tehdyssä sopimuksessa sovittu noin 15 prosentin suuruinen alennus on tämältyyppisissä sopimuksissa asiallinen ja tavanomaisen käytännön mukainen.

- 60 Väliintulijana esiintyvä yhtiö kiistää kantajan käsityksen, jonka mukaan paikallisviranomaisten ei tarvitsisi määrään perustuvan alennuksen saadakseen ostaa etukäteen matkaseteleitä kulttuurimatkojensa ja sosiaalisten matkojensa järjestämiseksi. Se toteaa, että jos viranomaiset tekevät pitkäaikaisen sitoumuksen, ne saavat suuremmat alennukset. Lisäksi ne voivat olla varmoja siitä, että niiden ohjelmien toteuttamiseksi tarpeelliset paikat ovat käytettävissä, jolloin ne siis voivat välttyä lisäkustannuksilta.
- 61 Siltä osin, onko olemassa riittävästi todellista kysyntää kyseessä olevan ostosopimuksen perustelemiseksi, Ferries Golfo de Vizcaya täsmensi suullisessa käsittelyssä, että paikallisviranomaisten kehittämät ohjelmat ovat osa lomaohjelmaa, jonka Inserso on keskittänyt vanhuksille ja joka on mainittu komission 7.6.1995 julkaisemassa lehdistötiedotteessa. Näihin ohjelmiin kuuluvat henkilöt ovat jo käyttäneet noin 50 prosenttia viranomaisten hankkimien matkaseteleiden kokonaismäärästä. Matkaseteleiden käyttöä voidaan lykätä, mutta ne ovat voimassa ainoastaan sesonkiaikojen ulkopuolella tehdyillä merimatkoilla.
- 62 Ferries Golfo de Vizcayan mielestä määrät, jotka se on saanut Baskimaan viranomaisten kanssa tekemiensä sopimusten perusteella, ovat niin vähäisiä, ettei niillä voi olla todellista vaikutusta sen elinkelpoisuuteen. Kun uusi linja avattiin vuonna 1993, se sai viranomaisten kanssa tehdyn sopimuksen perusteella 3,6 prosenttia liikevaihdostaan. Kun otetaan huomioon sen saman vuoden toimintakulut, on selvää, että Bilbaon ja Portsmouthin välisen linjan avaaminen ei riippunut kyseessä olevista tuloista. Sitä paitsi matkaseteleiden myynti on ollut

keskeytyksissä marraskuusta 1993 vuoteen 1995 asti. Väliintulija saa oman käsityksensä mukaan uuden sopimuksen perusteella vielä vähemmän tuloja, sillä vuonna 1995 nämä tulot olivat noin 5,1 prosenttia sen liikevaihdosta ja vuonna 1997 4 prosenttia.

- 63 Väliintulijana esiintyvä yhtiö katsoo lisäksi, että päätöksessä tehty viittaus sen elinkelpoisuuteen osoittaa, että komissio on tosiasiallisesti tutkinut, onko Biskajan alueen valtuusto toiminut kuten yksityinen toimija, joka haluaa hankkia paljon matkaseteleitä usean vuoden ajan. Kun on kyse tavanomaisesta liikesuhteesta, sopimuspuolen elinkelpoisuuden selvittäminen on olennaista. Väliintulija korostaa lisäksi, että jos kantaja olisi tarjonnut lauttapalveluja Bilbaon satamasta, se olisi voinut kilpailla väliintulijan kanssa matkaseteleiden myymisessä paikallisviranomaisille. Sen lauttapalvelut kuitenkin sijaitsivat Santanderin satamassa, joka sijaitsee toisella alueella.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 64 Koska komissio ja väliintulijat ovat riitauttaneet sen, voidaanko eräät kantajan kanteensa tueksi esittämät väitteet ottaa tutkittavaksi, on aluksi tarkasteltava, voiko ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ottaa huomioon kaikki nyt käsiteltävän kanneperusteen tueksi esitetyt väitteet.
- 65 Työjärjestyksen 48 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan asian käsittelyn kuluessa ei saa vedota uuteen perusteeseen, ellei se perustu käsittelyn aikana esille tulleisiin tosiseikkoihin tai oikeudellisiin seikkoihin.
- 66 Tässä asiassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että väitteitä, jotka olennaisilta osin liittyvät kiinteästi perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan rikkomista koskevaan kumoamisperusteeseen, ei voida pitää työjärjestyksessä tarkoitettuina uusina perusteina, vaikka ne olisi esitetty ensimmäistä kertaa vastauskirjelmässä. Sitä ei nimittäin ole kiistetty, että kantaja on maininnut edellä tarkoitettua kumoamisperusteen kannekirjelmässään ja että se on jo silloin esittänyt sen

tueksi tosiasiaväitteitä ja oikeudellisia seikkoja koskevia väitteitä. Väitteet, jotka koskevat sitä, että matkaseteleiden mittavan ja pitkäaikaisen ostamisen vaikutuksia kilpailulle ei ole tutkittu, ja sitä, että sopimuskohta, jota alkuperäisen sopimuksen osalta oli jo moitittu, on yhä vuoden 1995 sopimuksessa, ovat todellisuudessa aiemmin esitetyn kanneperusteen kehittelyä. Yhteisöjen tuomioistuimet siis hyväksyvät niiden esittämisen kantajan vastauskirjelmässä (ks. mm. asia T-106/95, FFSA ym. v. komissio, tuomio 27.2.1997, Kok. 1997, s. II-229, 125 kohta).

- 67 On totta, että jotkin väitteet on virallisesti esitetty kannekirjelmässä muiden kumoamisperusteiden yhteydessä. Nämä väitteet on tutkittava varsinkin, koska komissiolla on ollut tilaisuus vastata niihin jo vastineessaan. Se, että asianosaiset ovat saattaneet erehtyä oikeudellisessa luonnehdinnassaan, ei voi estää ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta ottamasta huomioon kaikkia sääntöjen mukaisesti esitetyn kanneperusteen tueksi esitettyjä perusteluja silloin, kun se arvioi sitä, onko tämä kanneperuste perusteltu, eikä tämä riipu siitä, onko vastapuoli havainnut erehdyksen vai ei.
- 68 Komissio ja väliintulijat katsovat, että väitteet, jotka kantaja on esittänyt suullisessa käsittelyssä ja jotka perustuvat vuoden 1995 sopimuksen ehtojen tarkasteluun, olisi pitänyt esittää kannekirjelmässä. Tämän sopimuksen teksti on julkinen asiakirja, johon kantaja olisi vaivatta voinut tutustua ennen kanteensa nostamista.
- 69 Tältä osin on todettava ensinnäkin, että suullisessa käsittelyssä esitetyt väitteet liittyvät kiinteästi perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan rikkomista koskevaan kanneperusteeseen. Toiseksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että asiakirja-aineistosta ei miltään osin voi päätellä, että kantaja olisi tosiasiallisesti saanut vuoden 1995 sopimuksen tekstin ennen kuin se liitettiin tämän asian asiakirja-aineistoon. Tässä tilanteessa on katsottava, että tämän sopimuksen tekstin tutkimiseen perustuvat väitteet pohjautuvat oikeudenkäynnin kuluessa ilmi tulleisiin seikkoihin ja että ne siis on tutkittava, eikä ole tarpeen tutkia sitä, minkä takia kantaja ei ole saanut käytettäväkseen kyseessä olevaa asiakirjaa, jonka se oli sitä paitsi yrittänyt saada komissiosta.

- 70 Tämän kanneperusteen aineellisen puolen osalta asianosaiset ovat yhtä mieltä siitä, että komissio ei ole riidanalaisessa päätöksessään lausunut siitä, soveltuuko Ferries Golfo de Vizcayalle annetuksi väitetty tuki yhteismarkkinoille, vaan että komissio on ainoastaan tulkinnut ja soveltanut yksittäistapauksessa perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontuen käsitettä. Komissio nimittäin perustelee päätöstään perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisesti aloitetun menettelyn lopettamisesta päättämällä nimenomaisesti, että ”vuosiksi 1995—1998 tehty uusi sopimus ei merkitse valtion apua”.
- 71 Kun arvioidaan, sovelletaanko perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa sellaiseen sopimukseen, jolla viranomainen sitoutuu hankkimaan tiettyä yritykseltä tiettyjä palveluita usean vuoden ajan, on tärkeää muistaa, että tämän määräyksen tarkoituksena on estää se, että sellaiset viranomaisten myöntämät edut vaikuttaisivat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, jotka eri tavoin vääristävät tai uhkaavat vääristää kilpailua suosimalla tiettyjä yrityksiä tai tiettyä tuotantoa (em. asia Italia v. komissio, tuomion 26 kohta ja asia 310/85, Deufil v. komissio, tuomio 24.2.1987, Kok. 1987, s. 901, 8 kohta). Tästä seuraa, ettei ole mahdollista lähtökohtaisesti katsoa, että valtion toimenpide, joka tehdään tietyn yrityksen hyväksi ja joka on muodoltaan matkaseteleiden ostosopimus, ei kuuluisi perustamissopimuksen 92 artiklassa tarkoitettua valtiontuen käsitteen piiriin pelkästään sillä perusteella, että sopimuspuolet sitoutuvat vastavuoroisiin suorituksiin.
- 72 Komissio on sitä paitsi tulkinnut perustamissopimuksen 92 artiklaa tällä tavoin perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyn aloittamisesta alkuperäisessä sopimuksessa perustettua tukijärjestelmän osalta 29.9.1993 tekemässään päätöksessä. Vaikka Ferries Golfo de Vizcayalle myönnetty taloudellinen suoritus olisikin vastike paikallisten viranomaisten hankkimista matkaseteleistä, kuten Espanjan hallitus väittää, komissio on katsonut, että vuoden 1992 sopimuksessa oli valtiontuen piirteitä, koska tämän liiketoimen ehdot eivät vastanneet tavanomaisen liiketoimen ehtoja. Komissio on korostanut joitakin tämän sopimuksen piirteitä sen osoittamiseksi, että kyseessä on viranomaisten etua saaneelle yritykselle myöntämä tuki (ks. edellä 6 kohta).

- 73 Riidanalaisen päätöksen perusteluista samoin kuin komission tässä oikeudenkäynnissä esittämistä perusteluista ilmenee, että komissio on kahdesta pääasiallisesta syystä muuttanut käsitystään siitä, onko Ferries Golfo de Vizcayalle myönnetty valtiontukea. Ensinnäkin vuoden 1995 sopimuksessa ei komission mukaan enää ole piirteitä, jotka olivat ongelmallisia alkuperäisessä sopimuksessa, joten uutta sopimusta on komission mukaan pidettävä tavanomaisena liiketoimena. Toiseksi Espanjan viranomaiset ovat komission mukaan esittämällä näyttöä Biskajan alueen asukkaille järjestämistään kulttuuriohjelmista ja sosiaalisista ohjelmista riittävästi perustelleet todellista tarvettaan tehdä kyseessä oleva ostosopimus, jotta viranomaiset voisivat jakaa matkaseteleitä näiden ohjelmien käyttäjille.
- 74 Aluksi on siis tutkittava, onko niin, kuten komissio väittää, että tässä sopimuksessa ei enää ole piirteitä, joiden perusteella komissio oli päätellyt, että alkuperäinen sopimus kuului perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamisalaa. Tältä osin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien toteaa, että vuoden 1995 sopimuksessa ei todellakaan ole joitakin tällaisia piirteitä, kuten sitä, että viranomaiset maksaisivat matkaseteleistä julkaistua kaupallista hintaa korkeamman yksikköhinnan, tai sitä, että tuen määrä vaihtelisi sen mukaan, onko yrityksen liiketoiminnan tulos positiivinen vai negatiivinen. Kuten kantaja on todennut, on kuitenkin niin, että uudenkin sopimuksen mukaan matkaseteleitä on hankittava tietty etukäteen sovittu määrä usean vuoden ajan, ja että siitä huolimatta, että viitehintana käytetty yksikköhintaa on alennettu, Ferries Golfo de Vizcaya saa tuloja, jotka yhteensä ovat jopa hieman korkeammat kuin alkuperäisessä sopimuksessa oli sovittu.
- 75 Kun otetaan huomioon nämä seikat, se, että vuoden 1995 sopimuksen ehdot vastaavat muun muassa pitkäaikaisen ostositoumuksen ja ostajalle myönnettyjen paljousalennusten osalta sellaisten sopimusten ehtoja, joita laivayhtiöt yleensä tekevät ITX-nimellä kutsuttujen yksityisten toimijoiden kanssa, ei riitä osoittamaan, että se, että Biskajan alueen valtuusto hankkii matkaseteleitä, olisi luonteeltaan tavanomainen liiketoimi.
- 76 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelle esitetyn asiakirja-aineiston perusteella ei nimittäin voida päätellä, että vuoden 1995 sopimuksessa sovittu matkaseteleiden määrä perustuisi siihen, että viranomaiset olisivat katsoneet tosiasiallisten tarpeiden

kasvaneen, minkä takia olisi ollut tarpeen hankkia 46 500 matkaseteliä Bilbaon ja Portsmouthin väliselle linjalle vuosiksi 1995—1998, vaikka alun perin oli tarpeen hankkia vain 26 000 matkaseteliä vuosiksi 1993—1996. Etua, joka on omiaan vahvistamaan Ferries Golfo de Vizcayan kilpailuasemaa, ei poisteta pelkästään sillä, että edun saaneen yrityksen on tarjottava enemmän liikennepalveluita vastikkeeksi lähes ennallaan säilyneestä taloudellisesta suorituksesta. Koska Espanjan viranomaisten hankkimia matkaseteleitä voidaan käyttää ainoastaan muuna kuin sesonkiaikana, siitä, että yrityksen on tarjottava enemmän palveluja, ei lähtökohtaisesti aiheudu sille merkittäviä lisäkustannuksia, joten uuden sopimuksen vaikutukset kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ovat samat kuin mitä voitiin katsoa aiheutuvan vuoden 1992 sopimuksesta.

77 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tuen suhteellisen vähäinen suuruus tai edunsaajayrityksen suhteellisen pieni koko eivät sulje lähtökohtaisesti pois mahdollisuutta, että tuki vaikuttaisi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (asia C-142/87, Belgia v. komissio, tuomio 21.3.1990, Kok. 1990, s. I-959, 43 kohta; yhdistetyt asiat C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994, Kok. 1994, s. I-4103, 40—42 kohta ja asia T-214/95, Vlaams Gewest v. komissio, tuomio 30.4.1998, Kok. 1998, s. II-717, 48 kohta). Tässä asiassa riidanalainen tuki vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska sitä saava yritys huolehtii eri jäsenvaltioissa olevien kaupunkien välisistä yhteyksistä ja koska se kilpailee muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden laivayhtiöiden kanssa (ks. vastaavasti em. asia Vlaams Gewest v. komissio, tuomion 52 kohta). Tässä tilanteessa väliintulijoiden väitteet, joiden mukaan viranomaisten kanssa tehtyyn sopimukseen perustuvat tulot ovat vähäinen prosenttiosuus Ferries Golfo de Vizcayan vuotuisesta liikevaihdosta, ovat vailla merkitystä ratkaistaessa, kuuluuko kyseessä oleva valtion toimipide perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valtiontuen käsitteen piiriin.

78 Kun viranomaisten myöntämä taloudellinen tuki vahvistaa yrityksen asemaa muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna, siihen sovelletaan 92 artiklaa. Oikeuskäytännön mukaan sitä, miten tuki voi vahvistaa sitä saavan yrityksen kilpailuasemaa, arvioidaan yritykselle myönnetyn edun perusteella, eikä ole tarpeen tutkia sen kilpailijoiden liiketoiminnan tuloksia (ks. vastaavasti em. asia Philip Morris v. komissio, tuomion 10 ja 11 kohta ja em. asia Belgia v. komissio, tuomion 22 ja 23 kohta).

- 79 Toinen pääasiallinen syy, johon komissio perustaa päätöksensä siitä, että vuoden 1995 sopimus ei ole valtioneuvoston tuki, on ymmärrettävä siten, että tiettyjen ohjelmien järjestäminen voi objektiivisesti osoittaa, että Espanjan viranomaisilla on todellinen tarve hankkia Ferries Golfo de Vizcayalta tietty määrä matkaseteleitä, sikäli kuin näissä ohjelmissa edellytetään paikallisten asukkaiden erilaisten ryhmien käyttävän Bilbaon ja Portsmouthin välistä laivalinjaa. Kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on jo todennut edellä 76 kohdassa, asiakirja-aineistosta ei kuitenkaan ilmene, että Biskajan alueen valtuuston vuoden 1995 sopimuksen perusteella hankkima matkaseteleiden kokonaismäärä perustuisi sen todellisiin tarpeisiin. Asiakirja-aineistosta ilmenee sitä vastoin, että koska viitemääränä käytetty yksikköhinta laski, oli tarpeen huomattavasti nostaa niiden matkaseteleiden kokonaismäärää, jotka viranomaisten piti hankkia, jotta tähän sopimukseen perustuva etu olisi samansuuruinen kuin alkuperäisellä sopimuksella myönnetty etu.
- 80 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on sitäkin suuremmalla syyllä pääteltävä, että vuoden 1995 sopimus ei ole luonteeltaan tavallinen liiketoimi, koska alkuperäisen sopimuksen mukaan, josta sopimuspuolet luopuivat komission 29.9.1993 tekemän päätöksen vuoksi, Ferries Golfo de Vizcayalle maksetut määrät ovat jääneet sen käyttöön siihen asti, kunnes se on voinut uuden sopimuksen perusteella kuitata velkojaan Biskajan alueen valtuustolta olevilla saamisillaan, kuten kantaja on todennut.
- 81 Lisäksi on todettava, että Espanjan viranomaisten mahdollisesti tavoittelemilla kulttuurisilla tai sosiaalisilla päämäärillä ei ole mitään merkitystä luokiteltaessa vuoden 1995 sopimusta perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan kannalta. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on nimittäin niin, että 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtion toimenpiteitä ei erotella niiden syiden tai tavoitteiden perusteella, vaan ne määritetään niiden vaikutusten perusteella (em. asia Italia v. komissio, tuomion 27 kohta; em. asia Ranska v. komissio, tuomion 20 kohta ja em. asia FFSA ym. v. komissio, tuomion 195 kohta). Komissio kuitenkin ottaa tavoitteet huomioon, kun se käyttäen perustamissopimuksen 93 artiklassa sille annettua valtaa jatkuvasti tehtävään seurantaan ratkaisee, soveltuuko jokin jo valtioneuvoston tuki luokiteltu toimenpide yhteismarkkinoille, ja tutkii, voidaanko tähän toimenpiteeseen

seen soveltaa jotakin 92 artiklan 2 ja 3 kohdassa määrätyistä poikkeuksista (ks. vastaavasti asia T-189/97, Comité d'entreprise de la Société française de production ym. v. komissio, määräys 18.2.1998, Kok. 1998, s. II-335, 40 kohta).

- 82 Kaiken edellä esitetyn perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätyy siihen, että kun komissio on katsonut, että vuoden 1995 sopimus ei ole valtioneutake, se on tulkinnut virheellisesti perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa. Siten Ferries Golfo de Vizcaya SA:lle myönnettyä tukea koskevan tutkintamenettelyn lopettamista koskeva päätös on tämän määräyksen vastainen, ja se on kumottava.
- 83 Ei siis ole tarpeen tutkia kantajan kanteensa tueksi esittämiä muita kanneperusteita.

Oikeudenkäyntikulut

- 84 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on hävinnyt asian ja koska kantaja on vaatinut oikeudenkäyntikulujensa korvaamista, komissio on veloitettava korvaamaan ne.
- 85 Työjärjestyksen 87 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan jäsenvaltiot ja toimielimet, jotka ovat asiassa väliintulijoina, vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan. Saman kohdan kolmannen alakohdan mukaan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi määrätä, että muun väliintulijan kuin Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen muiden osapuolten kuin jäsenvaltioiden, jäsenvaltioiden, toimielinten ja Euroopan vapaakauppaliiton valvontaviranomaisen on vastattava omista oikeudenkäyntikuluistaan. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että nyt kyseessä olevassa tilanteessa väliintulija Ferries Golfo de Vizcayan on vastattava omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(laajennettu ensimmäinen jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

- 1) EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisesti aloitetun tutkintamenettelyn (tuki Ferries Golfo de Vizcaya SA:lle) lopettamista koskeva, 7.6.1995 tehty ja Espanjan hallitukselle 11.7.1995 tiedoksi annettu ja *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* julkaistu komission päätös kumotaan.
- 2) Komissio velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.
- 3) Espanjan kuningaskunta ja Ferries Golfo de Vizcaya vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Vesterdorf

Bellamy

Moura Ramos

Pirrung

Mengozzi

Julistettiin Luxemburgissa 28 päivänä tammikuuta 1999.

H. Jung

B. Vesterdorf

kirjaaja

presidentti