STATSSTØTTE

C 10/98 (ex NN 12/98)

Spanien

(98/C 147/05)

(EØS-relevant tekst)

(Artikel 92, 93 og 94 i traktatens om oprettelsen af Det Europæiske Fællesskab)

Meddelelse fra Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 93, stk. 2, til de øvrige medlemsstater og andre interesserede parter angående statsstøtte til søfartssektoren (ny aftale om forsyningspligt på søfartsområdet)

Ved nedenstående skrivelse har Kommissionen meddelt den spanske regering, at den har besluttet at indlede proceduren i henhold til EF-traktatens artikel 93, stk. 2.

»Ved udgangen af september måned 1997 blev Kommissionen underrettet om, at de spanske myndigheder ville udskifte den eksisterende aftale om forsyningspligt inden forsøfartssektoren, som den spanske stat havde indgået med Compañía Trasmediterránea SA (herefter kaldet Trasmed), og som blev behandlet i Kommissionens statsstøtteprocedure E3/97 ([1]).

Da den eksisterende 20-årige kontrakt med Trasmed udløb den 31. december 1997, ønskede myndighederne at sikre besejlingen på flere af de ruter, kontrakten omhandlede, gennem en ny kontrakt som trådt i kraft den 1. januar 1998.

I begyndelsen af oktober måned 1997 fremsendte den spanske regering en kopi til Kommissionen af de administrative og tekniske specifikationer, der skulle benyttes ved tildeling af kotnrakten til levering af forsyningspligtydelser på ni ruter (fra Barcelona/Valencia til Balearerne, fra Almeria/Malaga til Melilla, og fra Cadiz til Tenerife og Las Palmas på De Kanariske Øer).

Da Kommissionen gav udtryk for betænkeligheder med hensyn til den nye forsyningspligtordnings forenelighed med fællesskabsretten, stillede den en række spørgsmål til myndighederne. Der afholdtes møder i Bruxelles den 10., 15. og 16. oktober 1997 for at drøfte nogle af de punkter i kontrakten, hvor Kommissionen havde udtrykt betænkeligheder.

Udbuddet blev offentliggjort i det spanske lovtidende Bolentin Oficial del Estado den 18. december 1997, og en kortere version blev desuden offentliggjort i Lloyd's List den 23. december 1997. Fristen for indgivelse af bud udløb den 31. december 1997. En operatør har indgivet klager over, at han ikke havde haft tilstrækkelig tid til at forberede sit tilbud.

Den 26. december 1997 fik Kommissionens tjenestegrene en revideret udgave af de tekniske specifikationer.

Hovedelementerne i kontrakten er som følger:

— Kontrakten vedrører transport af passagerer og biler på ti ruter (ni med kompensation og en uden kompensation) fra Barcelona/Valencia til Balearerne, fra Cadiz til De Kanariske Øer, fra Almeria/Malaga til Melilla, og fra Algeciras til Ceuta (den sidste uden kompensation).

— Årsbudgettet blev anslået til 6 600 mio. ESP (39,5 mio. ECU).

— Udbudsgiveren udbød alle ruter til en enkelt operatør, dvs. at de blev »bundtet« i én kontrakt. Det betød dog ikke eksklusivitet på ruterne, som også ville være åbne for andre operatører, der skulle opfylde bestemte betingelser for at opnå en tilladelse. Betingelserne blev anført som forsyningspligtydelser.

— Kontraktens varighed blev angivet som 6 + 2 + 2 (10) år, idet den anden forlængelse først skulle meddeles Kommissionen og godkendes af denne.

([1]) I henhold til bestemmelserne i EF-traktatens artikel 93, stk. 1, besluttede Kommissionen den 5. november 1997 at foreslå de spanske myndigheder at træffe passende foranstaltninger for at bringe ordningen om økonomisk støtte til Compañía Trasmediterránea i overensstemmelse med fællesskabsretten. Kommissionen underrettede den spanske regering herom ved brev af 3. december 1997 (ref. nr. 10045).

Da de spanske myndigheder mente, at kontrakten overholdt de reviderede retningslinjer for statsstøtte til søfartssektoren, blev den ikke anmeldt som statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 93, stk. 3.

Myndighederne har telefonisk bekræftet, at der kun blev indgivet et bud inden udbuddet afsluttedes, og at kontrakten er blevet tildelt tilbudsgiveren, nemlig den nuværende operatør, Trasmed.

I. **FORSYNINGSPLIGT**

EF-traktatens artikel 92, stk. 1, fastsætter, at:

»statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, [er] uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.«

Kontraktens udformning skal sikre passager- og biltransport i fast rutefart mellem fastlandet og øerne og territorierne uden for fastlandet. Den spanske regering mener ikke, at helårsdrift af den krævede kvalitet og hyppighed er kommercielt rentabel, og derfor er det ud fra hensynet til forsyningspligten nødvendigt med økonomisk støtte på ruterne.

Skønt direkte økonomisk støtte til dækning af driftsunderskud generelt ikke er forenelig med fællesmarkedet, kan det i princippet accepteres på grund af forsyningspligten. Når den skal vurdere forsyningspligtaftaler, er det Kommissionens praksis at anlægges det syn, at kompensation for driftsunderskud, der opstår i forbindelse med opfyldelsen af visse forsyningspligtydelser, ikke udgør statsstøtte i betydningen af traktatens artikel 92, stk. 1, forudsat at visse betingelser opfyldes i de tilfælde, hvor markedskræfterne ikke ville sikre et tilstrækkeligt antal tjenester.

Den 6. maj 1997 vedtog Kommissionen reviderede retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, som trådte i kraft ved offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* den 5. juli 1997 (EFT C 205).

Retningslinjerne definerer forsyningspligt som:

»enhver forpligtelse, som pålægges en operatør for at sikre levering af en tjenesteydelse, der opfylder fastlagte standarder for kontinuitet, hyppighed, kapacitet og prisniveau, og som er standarder, operatøren ikke ville påtage sig, hvis operatøren udelukkende skulle tage hensyn til sin økonomiske interesse«.

I retningslinjerne anføres det endvidere, at såfremt forsyningspligtydelser ikke skal anses for at udgøre statsstøtte efter EF-traktatens artikel 92, stk. 1, skal der foretages offentlige og gennemskuelige udbud. Det offentlige udbud skal offentliggøres på passende vis, således at alle EF-transportvirksomheder med adgang til ruten har lige mulighed for at afgive tilbud. Kontrakten skal derefter tildeles det laveste bud (undtagen i ekstraordinære og begrundede tilfælde), der opfylder kvalitetskravene (under hensyntagen til pris, kvalitet og servicestandarden). Kontraktperioden bør begrænses til en rimelig periode, som ikke er for lang, og kontrakten bør gives i udbud igen ved periodens udløb (for at åbne op for konkurrencen). Retningslinjerne angiver en periode på fem år.

Hvis denne procedure følges, og støtten begrænses til dækning af driftsunderskuddet ved leveringen af forsyningspligtydelsen (herunder et rimeligt afkast på kapitalen), udgør ordningen ikke statsstøtte efter EF-traktatens artikel 92, stk. 1.

Der hersker imidlertid tvivl både med hensyn til kontraktens indhold og tildelingsproceduren. Kommissionens tjenestegrene har gjort opmærksom på betænkelighederne under møder med de spanske myndigheder den 10., 15. og 16. oktober 1997, og i et brev af 26. januar 1998 fra kommissionsmedlem Neil Kinnock til den spanske regering. Kommissionens mener således ikke, at myndighederne indtil videre har givet tilfredsstillende svar på følgende punkter:

Offentliggørelse

Udbuddet

Udbuddet på kontrakten blev offentliggjort i Boletin Oficial Del Estado den 18. december 1997, og i en kortere version i Lloyd's List den 23. december 1997. Fristen for indsendelse af bud var den 31. december 1997.

De reviderede retningslinjer for statsstøtte til søfartssektoren fastsætter at »det offentlige udbud skal offentliggøres på passende vis (...) således at alle EF-transportvirksomheder med adgang til ruten har lige mulighed for at afgive tilbud«. Derudover fastsættes i artikel 4, stk. 1, i

Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om cabotagesejlads, at: »når en medlemsstat indgår kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægger rederier forpligtelser til offentlig tjeneste, skal dette ske uden forskelsbehandling af EF-redere« (artikel 4, stk. 1) og »hvis der gives kompensation for forpligtelsen til offentlig tjeneste, skal alle EF-rederier have adgang dertil« (artikel 4, stk. 2).

En spansk operatør, som ikke føler, at den havde nok tid til at forberede sit tilbud (13 dage i juleperioden), har allerede indgivet klage. Efter Kommissionens mening havde tilbudsgiverne ikke nok tid til at indsende bud, når der tages højde for kontraktens størrelse, varighed og betydning. Det må også bemærkes, at den eneste offentliggørelse på internationalt plan skete i form af den korte meddelelse i Lloyd's List den 23. december 1997. Operatører, som ønskede at deltage i udbuddet på grundlag heraf, fik således kun otte dage over juleperioden til at afgive tilbud. Den internationale offentliggørelse foregik således på en måde, som kraftigt begrænsede muligheden for, at operatører fra andre medlemsstater kunne afgive tilbud. Som anført blev der kun indgivet et bud, inden udbuddet afsluttedes, og kontrakten er tildelt denne tilbudsgiver, nemlig den nuværende operatør Trasmed. Kommissionen mener ikke, at proceduren i forbindelse med udbuddets offentliggørelse og kontraktens tildeling stemmer overens med retningslinjerne for statsstøtte eller med cabotage-forordningen.

Algeciras—Ceuta-ruten

Det oplyses, at ruten for tiden besejles af tre operatører. Skønt ruten ikke var inkluderet i udbuddet, er den i kontraktspecifikationerne føjet til listen over forsyningspligtruter, som kontrakten omfatter. Men faktisk skal operatøren tilbyde et bestemt antal tjenester på ruten uden kompensation. Kommissionen har erfaret, at myndighederne anser ruten for at være af national interesse. Derfor har myndighederne til hensigt at indføre forsyningspligt på ruten mod kompensation, hvis besejlingens kontinuitet ikke kan sikres i fremtiden. Det vil kræve, at den kontraktbetingede økonomiske kompensation justeres. I tilfælde heraf er det Kommissionens opfattelse, at operatøren bliver betalt for at drive en rute, som ikke har været i offentligt udbud. Det vil derfor ikke være muligt at fastsætte et passende kompensationsnivau, og der vil ikke være fri konkurrence om ruten. Hvis en sådan situation opstår, må der foretages et nyt offentligt udbud for denne rute. Det bør anføres i det oprindelige udbud.

Vilkår for andre operatører

Det fremgår ikke tilstrækkeligt klart, hvilke vilkår der vil gælde for andre operatører, som konkurrerer med den forsyningspligtoperatør, der modtager kompensation.

Den spanske stat har erklæret alle ruter mellem fastlandet og territorierne uden for fastlandet af offentlig interesse (ved kongeligt dekret nr. 1466/97 af 19. september 1997). Der indføres en godkendelsesordning for operatører, der ønsker at udbyde tjenester på disse ruter, og tilladelsen gøres betinget af overholdelse af forsyningspligtydelser, som myndighederne kan indføre efter eget skøn. Rent undtagelsesvist ydes der kompensation for forsyningspligtydelserne efter en udbudsprocedure (som i denne sag) eller på en operatørs anmodning, hvis den kan påvise, at den forsynlingspligt, myndighederne har indført, har en ugunstig virkning på rutens rentabilitet.

Potentielle tilbudsgivere, især fra andre medlemsstater, vil have vanskeligt ved på forhånd at fastslå, hvilke konkurrencevilkår, de vil være underlagt i forhold til konkurrenterne. De vil ligeledes have vanskeligt ved at fastslå, om det er i deres økonomiske interesse at byde på kontrakten. For at sikre gennemskuelighed og konkurrenceforhold, samt markedets effektive funktion, bør de spanske myndigheder offentliggøre og nærmere redegøre for de specifikationer, der gælder for konkurrenter, inden den kompensationsberettigede kontrakt gives i udbud.

Konkurrenceforvridning/påvirkning af samhandlen mellem medlemsstaterne

Kontraktens varighed

I udbuddet, som blev offentliggjort den 17. december 1997, blev kontraktperioden angivet som seks år med mulighed for to forlængelser på to år. I kontraktspecifikationerne gøres den anden forlængelse (efter otte år) betinget af forudgående konsultation og godkendelse af Kommissionen.

Dette afviger helt klart fra bestemmelserne om forsyningspligt i de reviderede retningslinjer for statsstøtte. Retningslinjerne fastslår, at kontraktperioden skal »være rimelig og ikke for lang (normalt omkring fem år)«. Derved sikres gennemskuelighed og konkurrenceforhold. I den foreliggende sag er der otte år mellem udbuddene (kontraktens faktiske minimumsvarighed), hvilket Kommissionen ikke finder acceptabelt, da det er for lang en periode, som uden grunde hindrer markedets udvikling ved faktisk at fastlåse en betydelig markedsandel i en alt for lang periode.

»Bundtning« i en samlet kontrakt

De spanske myndigheder anfører, at udbydelse af alle ruterne i én kontrakt er begrundet af økonomiske hensyn, idet man derved kan reducere antallet af ekstra fartøjer der skal sikre besejlingens kontinuitet. Under tidligere drøftelser med Kommissionen ser myndighederne ikke ud til at have overvejet at dele ruterne i to eller tre »bundter«, således at mindre operatører også fik mulighed for at byde på disse mindre kontrakter. Det må anføres, at en udbudsprocedure i denne forbindelse ville virke mere konkurrencefremmende. Myndighederne har ikke på tilfredsstillende vis kunnet godtgøre, hvorfor det var nødvendigt at samtlige ni (eller ti) ruter skulle udbydes under én kontrakt — hvilket indebar, at kun de største selskaber eller grupper af selskaber kunne byde. Et faktum som jo fremgik af, at kun én operatør, den nuværende, afgav tilbud.

Forordningen om cabotagesejlads fastsætter princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for cabotage. I den foreliggende sag er ruterne forbeholdt spansk-registrerede fartøjer indtil den 1. januar 1999 (jf. forordning (EØF) nr. 3577/92). Efter den 1. januar 1999 åbnes den spanske cabotagesejlads for alle EU-flagede fartøjer, og dermed øges konkurrencen. Som den er formuleret, vil den eksisterende kontrakt både med hensyn til varighed og alle ruternes »bundtning« i én kontrakt, forhindre forordningens anvendelse på en måde, som virker konkurrenceforvridende og påvirker samhandlen mellem medlemsstaterne.

På grundlag heraf mener Kommissionen således, at der findes en stærk formodning om støtte efter traktatens artikel 92, stk. 1.

II. **TILSTEDEVÆRELSEN AF STØTTE**

Da kontrakten ikke blev offentliggjort på en passende måde, og da kontraktperioden er for lang, kan den ikke betragtes som en ikke-anmeldelsespligtig forsyningspligtaftale. Det må derfor undersøges, om der er tale om statsstøtte.

I de tilfælde, hvor medlemsstaten ikke kan eller vil anvende proceduren i retningslinjerne for ikke-anmeldelsespligtige forsyningspligtydelser, (som i denne sag), skal forsyningspligtydelser anmeldes i henhold til artikel 93 ([2]), og de skal derfor undersøges efter de generelle statsstøtteregler.

Som Domstolen bemærkede i Banco Exterior de España SA-sagen, Sml. 1994, s. 877, er statsstøtte et meget vidt begreb. I den foreliggende sag udgør selve den måde, kontrakten blev tildelt på, og statens finansiering af den, en intervention på markedet, som begunstiger én operatør frem for andre, og derfor kan der være tale om statsstøtte i betydningen af traktatens artikel 92, stk. 1.

Hvad angår påvirkning af EF-samhandlen, fastslog Domstolen i sagen Philip Morris mod Kommissionen, Sml. 1980, s. 2671: »Når en finansiel støtte, som ydes af en stat, styrker en virksomheds position i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med i samhandelen inden for Fællesskabet, må det antages, at denne samhandel påvirkes af støtten«. I det foreliggende tilfælde er der tale om en sådan situation, selv om ruterne i kontrakten er forbeholdt spansk-registrerede fartøjer indtil den 1. januar 1999 (jf. forordning (EØF) nr. 3577/92). Støtten får en ugunstig virkning på den udvalgte tilbudsgivers konkurrenter, som konkurrerer om den fuldt liberaliserede samhandel mellem medlemsstaterne. Dertil kommer, at cabotagesejlads i Spanien åbnes for alle EU-flagede fartøjer efter den 1. januar 1999, og kontrakten etablerer tjenesteydelser for en periode ud over denne dato.

Da der ikke er udarbejdet en passende metode til at fastsætte markedsprisen på de tjenesteydelser, der undersøges, er der en alvorlig risiko for overkompensation og konkurrenceforvridning. Samtidig forstærker forhold som en alt for lang kontraktperiode og »bundtningen« af alle ruterne under én kontrakt, den konkurrenceforvridende effekt og påvirker samhandlen mellem medlemsstaterne. Kommissionen konkluderer heraf, at foranstalt-

([2]) De reviderede retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren indeholder bestemmelser om dette i sidste afsnit i det kapitel, som omhandler forsyningspligt og aftaler (kapitel 9).

ningen risikerer at fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandlen mellem medlemsstaterne i betydningen af EF-traktatens artikel 92, stk. 1.

III. **FORENELIGHED MED EF-TRAKTATEN**

Forbuddet mod statsstøtte, som fastsættes i traktatens artikel 92, stk. 1, er ikke ufravigeligt, idet traktatens artikel 92, stk. 2 og 3, og artikel 90, stk. 2 åbner mulighed for undtagelser. Det må derfor også undersøges, om støtten falder ind under én af disse undtagelser.

Støtten kan ikke vurderes efter traktatens artikel 92, stk. 2, da der ikke er tale om støtte af social karakter til enkelte forbrugere, eller om støtte, hvis formål er at råde bod på skader, der er forårsaget af naturkatastrofe, og ej heller om støtteforanstaltninger for at opveje de økonomiske ulemper, som Tysklands deling har forårsaget.

I henhold til artikel 92, stk. 3, kan støtte betragtes som forenelig med traktaten, hvis det er støtte til fremme af den økonomiske udvikling i områder, hvor levestandarden er usædvanlig lav, eller støtte, der kan fremme virkeliggørelsen af vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse, eller støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, eller støtte til fremme af kulturen og bevarelse af kulturarven. I det foreliggende tilfælde falder støtten ikke ind under nogle af disse undtagelser, og de spanske myndigheder har heller ikke gjort nogle af disse undtagelser gældende under deres kontakter med Kommissionen.

Selv om støtten faldt ind under en af disse kategorier, ville det under alle omstændigheder ikke fjerne kravet om at anmelde støtteforanstaltningen til Kommissionen i henhold til artikel 93, inden støtteforanstaltningen træder i kraft. Det er ikke sket.

Kommissionen har ikke tilstrækkelige oplysninger til at afgøre, om traktatens artikel 90, stk. 2, kan gøres gældende i denne sag. Artikel 90, stk. 2, indebærer imidlertid, at spørgsmål om proportionalitet og nødvendighed må afprøves. I denne sag er det ikke blevet påvist, at der skal ydes kompensation på de enkelte forsyningspligtruter, og i hvilket omfang det er nødvendigt. Kommissionen har for eksempel ikke modtaget oplysninger om omkostningsfordelingen på de ruter, kontrakten omfatter. Kommissionen kan endvidere ikke konkludere, at samhandlen ikke påvirkes på en måde, som strider mod den fælle interesse. Den spanske ordning indebærer nemlig, at en betragtelig del af det spanske marked for søtransport af passagerer og biler ([3]) faktisk forbeholdes den nuværende operatør, Trasmed, og det sker på en måde, som strider mod bestemmelserne i Rådets forordning om catobagesejlads.

Af disse grunde tvivler Kommissionen stærkt på, at støtten er forenelig med fællesmarkedet.

IV. **KONKLUSION**

På baggrund af ovenstående betænkeligheder med hensyn til, om støtteforanstaltningen er forenelig med fællessmarkedet, har Kommissionen besluttet at indlede proceduren efter traktatens artikel 93, stk. 2, over for støtteforanstaltningen. De spanske myndigheder opfordres til at fremsende deres kommentarer til spørgsmålene om støtteordningens indholdsmæssige aspekter og til anmodningen om foreløbig at indstille udbetalingen af støtte i henhold til kontrakten, inden en måned fra meddelelsen af dette brev.

Kommissionen skal desuden anmode de spanske myndigheder om at bekræfte, at støtteudbetalingen er suspenderet, inden ti hverdage fra meddelelsen af dette brev. Såfremt dette ikke sker, kan Kommissionen udstede et påbud om at suspendere udbetalinger, indtil den har truffet endelig beslutning i henhold til artikel 93, stk. 2.

Medmindre støtteudbetalinen suspenderes, vil støttemodtageren fortsat kunne drage fordel af en kontrakt, som er uretmæssigt og ulovligt tildelt. Det vil være vanskeligt at rette op på en sådan situation, hvis Kommissionen træffer en endelig beslutning om ikke at godkende støttten. Suspension er endvidere nødvendig for at begrænse de forstyrrelser af markedet, der kan forekomme som følge af ulovlige og ikke-godkendte søtteudbetalinger. Et eventuel påbud om at suspendere støtten indebærer ikke nødvendigvis indstilling af færgesejladsen, som kan fortsættes under andre ordninger, forudsat at de stemmer overens med fællesskabsretten.

([3]) Ifølge data fra de spanske myndigheder, 47 % af passagermarkedet og 58 % af markedet for biler med fører.

Kommissionens betænkeligheder med hensyn til tildelingsmåden kan imødegås ved en ny offentlig udbudsprocedure, samt passende offentlighed og en passende svarfrist for potentielle tilbudsgivere (idet det samtidig udtrykkeligt angives, at der ikke vil blive foretaget støtteudbetalinger, inden Kommissionen har truffet en endelig beslutning om støttens godkendelse). Samtidig skal de ovennævnte materielle spørgsmål besvares.

Enhver ændring som de spanske myndigheder eventuelt foreslår, anfægter ikke Kommissionens ret til at træffe en passende beslutning om støtte, der er udbetalt under kontrakten, inden en endelig beslutning er vedtaget.

På grund af forpligtelsen til at anmelde støtte i henhold til EF-traktatens artikel 93, stk. 3, er støtten ulovlig af proceduremæssige grunde. Kommissionens skal endvidere henlede den spanske regerings opmærksomhed på brevet, som den sendte til alle medlemsstater den 3. november 1983 vedrørende deres forpligtelser i henhold til EF-traktatens artikel 93, stk. 3, samt på den meddelelse, der blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 318 af 24. november 1983, hvori det blev indskærpet, at enhver støtte, der ydes ulovligt, dvs. uden forudgående anmeldelse eller inden Kommissionen har truffet sin endelige beslutning, vil kunne kræves tilbagebetalt. Tilbagebetaling af støtten sker i overensstemmelse med procedurer og bestemmelser i spansk lovgivning. Renterne beregnes til Kommissionens referencesats og med virkning fra datoen for ydelse af den ulovlige støtte.

Kommissionen har ikke fået oplyst, om der allerede er ydet midler under støtteordningen. Da støtteordningen er iværksat uden forudgående anmeldelse til Kommissionen efter EF-traktatens artikel 93, stk. 3, (og uden, at der i ordningen er indført et udtrykkeligt forbehold om, at der ikke må ydes støtte, inden Kommissionen har truffet beslutning om godkendelse af støtten), mener Kommissionen, at der er tale om en ikke-anmeldt støtteforanstaltning, som derfor er ulovlig.

Uanset, at der måske endnu ikke er ydet støtte i henhold til kontrakten, er en kontrakt gældende, som indeholder elementer, der strider mod fællesskabsretten, og som er tildelt i strid med fællesskabsreglerne. Kontrakten har stillet konkurrenter til den udvalgte tilbudsgiver og andre potentielle tilbudsgivere i en ufordelagtig situation. Tjenesteydelserne under kontrakten udføres i øjeblikket af Trasmed, hvilket indebærer, at den udvalgte tilbudsgiver, Trasmed, modtager eller vil modtage betaling for disse.

Kommissionen skal hermed anmode de spanske myndigheder om at underrette de støttemodtagende virksomheder om forpligtelsen til eventuelt at tilbagebetale den uberettigede støtte samt påløbne renter.

Hvad angår påbuddet om et suspendere støtteudbetalingen, er Kommissionen berettiget til at træffe en sådan foreløbig foranstaltning i forbindelse med støtteforanstaltninger, som bryder EF-traktatens artikel 93, stk. 3 (Kommissionens meddelelse til medlemsstaterne af 4. marts 1991 (brev SG(91) D/4577, samt Domstolens dom i Boussac-sagen, Sml. I 1990, s. 307). Hvis medlemsstaten ikke følger påbuddet, kan Kommissionen indbringe sagen for EF-Domstolen i henhold til traktatens artikel 93, stk. 2, og anmode om foreløbige forholdsregler.

Kommissionen skal desuden oplyse den spanske regering om, at den ved indrykning af en meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* også vil opfordre de øvrige medlemsstater og andre interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger hertil inden en måned fra meddelelsens offentliggørelse. Der vil endvidere blive indrykket en meddelelse i EØS-afsnittet i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.«

Kommissionen opfordrer hermed de øvrige medlemsstater og andre interesserede parter til inden en måned fra offentliggørelsen af denne meddelelse at fremsætte deres bemærkninger til de pågældende foranstaltninger. Bemærkningerne bedes sendt til:

Europa-Kommissionen
Rue de la Loi/Wetstraat 200
(BU-33, 2/16)
B-1049 Bruxelles/Brussel.

Bemærkningerne vil blive videregivet til den spanske regering.