

KOMMISSIONENS BESLUT**av den 20 oktober 2004****om det stödsystem som genomförts av Konungariket Spanien till förmån för flygbolaget Intermediación Aérea SL**

[delgivet med nr K(2004) 3938]

(Endast den spanska texten är giltig)**(Text av betydelse för EES)**

(2005/351/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om upprättandet av Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽¹⁾ och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

- (1) Genom skrivelse av den 11 april 2002, registrerad under nummer NN/110/02 meddelades kommissionen att Konungariket Spanien hade infört stöd till förmån för flygbolaget Intermediación Aérea SL (nedan kallat "Intermed") för att utföra lufttransporter på linjen Madrid–Girona–Madrid. Genom skrivelse av den 23 maj 2002 begärde kommissionen all relevant information från de spanska myndigheterna. Dessa svarade genom skrivelse av den 1 juli 2002, registrerad den 5 juli 2002.
- (2) Genom en skrivelse av den 13 december 2002 underrättade kommissionen Spanien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda stöd.
- (3) Kommissionens beslut att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga.
- (4) Genom skrivelse av den 9 januari 2003 från Spaniens ständiga representation vid Europeiska unionen begärde de spanska myndigheterna en förlängd frist för besvarande av skrivelsen av den 13 december 2003. Genom skrivelse av den 20 januari 2003 beviljade kommissionen en förlängning av fristen med 15 arbetsdagar.
- (5) De spanska myndigheterna översände sina synpunkter genom skrivelse av den 18 mars 2003 som registrerades vid kommissionens generalsekretariat den 19 mars 2003.
- (6) Kommissionen har mottagit synpunkter från berörda parter. Den meddelade Konungariket Spanien dessa synpunkter genom skrivelser av den 13 mars 2003 respektive den 2 april 2003 och gav konungariket möjlighet att kommentera dessa synpunkter. Kommentarer mottogs genom skrivelse av den 7 maj 2003.

⁽¹⁾ EUT C 32, 11.2.2003, s. 2.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

II. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

Rättslig grund

- (7) Enligt de uppgifter kommissionen har tillgång till anges de åtgärder som de spanska myndigheterna har vidtagit i avtalet om lufttrafik mellan städerna Girona och Madrid, som ingicks den 26 mars 2002 mellan Kataloniens regering, Gironas lokala beslutsfattande organ, Gironas handels- och industrikammare och företrädaren för Intermed (nedan kallat "avtalet").

Stödets syfte

- (8) Syftet med stödet är att främja utvecklingen av konkurrenskraftig lufttrafik av god kvalitet på linjen Girona–Madrid–Girona, med flygplan som uppfyller lämpliga krav på komfort och driftssäkerhet, och att garantera en lämplig lönsamhet för trafiken på linjen.

Förfarande för utseende av det företag som skall utföra lufttransporterna

- (9) Eftersom det inte fanns någon reguljär lufttrafik mellan städerna Girona och Madrid och inget lufttrafikföretag erbjöd denna tjänst, kontaktade Kataloniens autonoma regering under perioden juli–november 2001 och genom enskild skrivelse flera nationella lufttrafikföretag, men också lufttrafikföretag i gemenskapens övriga medlemsstater (Aerolíneas de Baleares [AeBal], Spanair SA [Spanair], Air Europa Líneas Aéreas [Air Europa], KLM UK Limited, Intermed, Air Catalunya SA [Air Catalunya], Ibertrans Aérea SA [Ibertrans] och Navegación y Servicios Canarios SA [Naysa]), i syfte att uppmuntra till etablering på denna flygförbindelse samt att uppmana dem att lämna anbud eller förklara sig redo att garantera denna flygförbindelse.
- (10) Efter avslutat förfarande konstaterade Kataloniens autonoma regerings myndigheter att Intermed var det enda lufttrafikföretag som hade disponibilitet och kapacitet att garantera denna reguljära flyglinje samt att klara de skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster som följer med uppdraget, och därför slöts avtal med detta lufttrafikföretag.

Flygförbindelsen Girona–Madrid–Girona

- (11) Flygförbindelsen Girona–Madrid–Girona trafikerades dels genom reguljärtrafik som fr.o.m. den 15 april 2002 utfördes av företaget Intermed med ett flygplan av typen ATR 42-300 med 48 platser och dels, enligt de uppgifter som lämnats av de spanska myndigheterna, genom chartertrafik som sedan den 3 april 2002 utfördes av den klagande i detta ärende med ett flygplan av typen SA-227.
- (12) Gironas flygplats är liten och passagerarantalet har utvecklats enligt följande ⁽³⁾:

Passagerartrafikens utveckling

År	Antal passagerare	År	Antal passagerare
1994	399 070	1999	631 235
1995	547 739	2000	651 402
1996	480 506	2001	622 410
1997	533 445	2002	557 187
1998	610 607	2003	1 448 796

⁽³⁾ Internet: www.aena.es för Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, september 2004.

Avtalets innehåll

- (13) Enligt avtalet för flygtrafiken i fråga skall Intermed använda ett plan med turbopropmotor av typen ATR 42-300 med följande egenskaper:
- 48 platser i 12 rader med en lutning av 30 °.
 - En maximal lastkapacitet på 4 687 kg.
 - Bagageutrymmen med en volym av 8,94 m³.
 - Maxhöjd 5 485 m (18 000 fot).
 - En flyghastighet på 300 kt (556 km/tim).
- (14) Ursprungligen föreskrevs två flygningar dagligen från måndag till fredag enligt följande tidtabell:
- Morgon: avgång från Girona kl. 7.00/avgång från Madrid kl. 9.00.
 - Eftermiddag: avgång från Girona kl. 17.00/avgång från Madrid kl. 19.30.
- (15) I allmänhet skall flygtidtabellen alltid ge en resenär från Girona möjlighet att uppehålla sig minst fem timmar i Madrid från och med ankomsten till destinationsorten.

Finansieringen av flygtrafiken

- (16) Det totala stödbeloppet för den period som omfattas av avtalet får högst uppgå till 4 337 086,18 euro. Kataloniens autonoma regering och Gironas landsting åtar sig att finansiera lufttrafiken mellan Girona och Madrid inom ramen för följande årliga tak:
- Budgetåret 2002: för budgetåret 2002 står Generalitet de Catalunya (Kataloniens autonoma regering) och Diputación de Girona (Gironas landsting), under de första sex månaderna av driften av flyglinjen och enligt rättvis fördelning, för ett maximalt belopp på 410 582,34 euro var. För den återstående delen av budgetåret 2002 finansierar Kataloniens autonoma regering och Gironas landsting flyglinjen med 34 166,62 euro (Kataloniens autonoma regering) och 135 227,75 euro (Gironas landsting).
 - Budgetåret 2003: för denna period (inklusive eventuell reglering av budgetåret 2002) uppgår taket till 1 182 883,13 euro varav 641 972,13 euro betalas av Kataloniens autonoma regering och 540 911 euro betalas av Gironas landsting.
 - Budgetåren 2004 och 2005: för denna period uppgår taket till 1 081 822 euro, varav 540 911 euro betalas av Gironas landsting som finansiering av det första halvåret av varje helt budgetår, och 540 911 euro betalas av Kataloniens autonoma regering som finansiering av det andra halvåret av varje helt budgetår.
- (17) Det stöd som utbetalas till Intermed beräknas på grundval av den årliga genomsnittliga platsbeläggningen i flygplanen på linjen Girona–Madrid–Girona enligt den formel som anges i bilaga V till avtalet.

- (18) Enligt de uppgifter som lämnats av de spanska myndigheterna uppgår kostnaden per flygning, beräknad på grundval av en genomsnittlig platsbeläggningssats på 32 personer, till 3 980,55 euro fördelade enligt följande:

Post	Euro
Amortering av luftfartyget	353,16
Försäkringar	480,00
Linjekostnader (inklusive kontroll av elsystem, elektronisk utrustning, landningsställ samt kontroll av bränselinsprutningssystemet)	250,00
Bränsle	623,37
Personalkostnader (kabin- och markpersonal, inklusive socialförsäkring)	1 067,93
Flygplatsskatter och avgifter för flygkontrolltjänster	447,81
Handling ⁽¹⁾	364,09
Euro control (undervägsavgift)	52,89
Passagerarservice (servering, tidningar etc.)	372,00
Summa	3 980,55

(¹) Flygbolaget hade ett tillstånd för att själv utföra handling, vilket därför kan betraktas som internutgifter och tas upp under allmänna utgifter.

Reklam och marknadsföring

- (19) Gironas landsting förbinder sig vidare att genomföra och finansiera alla reklam- och marknadsföringsåtgärder som rör flygförbindelsen under avtalets löptid, till ett belopp av högst 120 202 euro.
- (20) Gironas handels- och industrikammare förbinder sig på samma sätt att genomföra alla åtgärder som ankommer på denna och som är nödvändiga för att stödja och garantera att flygförbindelsen fungerar tillfredsställande.

Hävning och uppsägning av avtalet

- (21) Det föreskrivs att avtalet kommer att upphävas automatiskt om t.ex. ett annat lufttrafikföretag utan offentligt stöd eller annan statlig finansiering etablerar flygtrafik mellan Girona och Madrid med samma förutsättningar som den flygtrafik som omfattas av avtalet, särskilt när det gäller flygplanstyp, trafikfrekvens, priser och trafikperiod.

Stödets varaktighet

- (22) Avtalet har slutits för perioden 26 mars 2002–31 december 2005. I december 2002 avbröts trafiken på linjen tills vidare till följd av inledandet av kommissionens formella granskningsförfarande.

Övriga bestämmelser

- (23) I avtalet föreskrivs också bestämmelser rörande platsbeläggning, regelbundenhet, punktlighet, mark-tjänster samt tillämpliga avgifter.

Skälen till beslutet om att inleda förfarandet

- (24) I sitt beslut om att inleda det formella granskningsförfarandet uttrycker kommissionen tvivel i fråga om det berörda stödets förenlighet med artikel 86.2 i EG-fördraget, särskilt som det förfarande som föreskrivs i artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen ⁽⁴⁾ inte har iakttagits.
- (25) Kommissionen har bett Spanien att skicka in uppgifter som visar att kompensationen är nödvändig tillsammans med uppgifter om nettokostnaderna för den allmännyttiga tjänsten i fråga och underlagen för beräkningen av kompensationens storlek, samt motiven till att förfarandet enligt artikel 4 i förordning 2408/92 inte följts.

III. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (26) Flygbolaget Air Catalunya uppger att flygtrafik mellan Girona och Madrid sedan den 3 april 2002 bedrivs dels av stödmottagaren och dels av Air Catalunya självt, som inte får någon offentlig finansiering. Detta flygbolag pekar på den skada det självt lidit samt på den uppenbara snedvridning av konkurrensen som det rör sig om. Det uppger att förbindelsen Girona–Madrid–Girona inte har omfattats av allmän trafikplikt enligt de förfaranden som fastställs i artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92. Stödet i fråga kan inte förklaras vara förenligt med fördraget, eftersom det inte uppfyller de villkor i fråga om behov och proportionalitet som ingår i uppdraget att utföra allmännyttiga tjänster. Air Catalunya avbröt också sin trafik i december 2002.
- (27) Austrian Airlines AG (Austrian Airlines) påpekar dessutom att bestämmelserna i riktlinjerna för tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statliga stöd till luftfartssektorn inte har efterlevts i detta fall.

IV. KONUNGARIKET SPANIENS SYNPUNKTER

- (28) De spanska myndigheterna uppger att sedan det formella granskningsförfarandet inleddes i december 2002 har stödutbetalningarna till Intermed upphört och flygbolaget tvingades därför i december 2002 att upphöra med sina flygningar på linjen Girona–Madrid, eftersom det var omöjligt att klara kostnaderna i samband med dessa. Detta skulle visa att flyglinjen i fråga inte kan vara lönsam för något flygbolag.
- (29) Delfinansieringen av förbindelsen Girona–Madrid är tidsbegränsad fram till dess att den berörda flyglinjen hunnit stärkas och självständigt kan uppnå lönsamhet.
- (30) De spanska myndigheterna anser att det förfarande som följts och som ledde till valet av bolaget Intermed inte svarar mot det förfarande som föreskrivs i artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92 för införande av allmän trafikplikt på en viss flyglinje.
- (31) Kataloniens autonoma regering har lämnat in en formell begäran till det spanska ministeriet för fysisk planering, i vilken man ansöker om införande av allmän trafikplikt på förbindelsen Girona–Madrid i enlighet med bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2408/92. Ansökan avslogs dock av ministeriet med motiveringen att det inte fanns tillräckliga skäl att tillämpa artikel 4 i nämnda förordning.

⁽⁴⁾ EGT L 240, 24.8.1992, s. 8. Förordningen senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

Överväganden med avseende på allmän trafikplikt

- (32) De spanska myndigheterna anser att de materiella villkor enligt förordning (EEG) nr 2408/92 som krävs för att tjänsten i fråga skall kunna betraktas som offentlig eller av allmänt intresse är gott och väl uppfyllda.
- (33) Att det inte finns något flygbolag som kan stå för trafiken på flyglinjen visar hur lågt intresset för linjen är ur ekonomisk synpunkt. Det var bara om myndigheterna var villiga att ställa sig bakom förbindelsen Girona–Madrid och ge vissa garantier om stabilitet och regelbundenhet för denna flygtrafik som linjen kunde bli verklighet. I detta sammanhang är det viktigt att erinra om att Air Catalunya började betjäna linjen Girona–Madrid samtidigt som Intermed, dvs. i april 2002. Mellan den 28 oktober 2001, då det föregående flygbolaget upphörde med sin flygtrafik, och april 2002 var det inget flygbolag som flög mellan Girona och Madrid. Eftersom linjen, som betraktas som betydande, hade stått ofrafikerad under fem månader ansåg myndigheterna sig nödgade att ingripa, med tanke på hur viktig linjen är för medborgarna.
- (34) De spanska myndigheterna påpekar hur viktigt det är för den ekonomiska utvecklingen i regionen att det finns en flygförbindelse mellan Girona och Madrid.

Följder av överträdelse av artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92

- (35) Eftersom de formella villkoren för att införa allmän trafikplikt inte uppfyllts, dvs. ett anbudsförfarande med en anbudsinfordran som är öppen för alla företag och som meddelas kommissionen och de övriga medlemsstaterna, går det inte att förutsätta att stödet inte utgör statligt stöd enligt artikel 87 i EG-fördraget, och det måste därför behandlas enligt de allmänna bestämmelser i fördraget som är tillämpliga på detta område. Denna analys bekräftas av riktlinjerna för bedömning av statliga stöd till lufttransporter i kommissionens meddelande om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statliga stöd inom luftfartssektorn⁽⁵⁾, där det i punkt 23 anges att "kompensationen för förluster för ett transportföretag som inte har utsetts i enlighet med artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92 kommer att fortsätta att utvärderas enligt de allmänna bestämmelser som gäller för statliga stöd. Detta gäller också för kompensation som inte beräknas på grundval av de kriterier som anges i artikel 4.1 h i nämnda förordning".
- (36) De spanska myndigheterna menar att det faktum att det inte finns någon formell förklaring om allmän trafikplikt inte på något sätt behöver betyda att den berörda flyglinjen inte kan anses vara en allmännyttig tjänst.

Ersättningen är förenlig med artikel 86.2 i EG-fördraget

- (37) Enligt de spanska myndigheterna kan den ersättning som beviljas Intermed betraktas som ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 87 i EG-fördraget, dvs. olagligt därför att kommissionen inte underrättats i förväg och därför att bestämmelserna i artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92 inte iakttagits, men ändå förenligt med den gemensamma markanden med stöd av artikel 86.2 i fördraget. Även om den senare inte är en lämplig ram för finansieringen av allmän trafikplikt som införs inom lufttransporter kan en exceptionell tillämpning göras i detta fall och, mer specifikt, med hänsyn till att konkurrensen och handeln inom gemenskapen påverkas i så ringa grad, att Intermed genast upphörde med sin trafik på linjen, att stödet inte är omfattande och att avtalet löpte över en kort och begränsad period på åtta månader.
- (38) För att punkt 2 i artikel 86 skall kunna tillämpas måste ersättningen vara nödvändig och proportionerlig.

⁽⁵⁾ EGT C 350, 10.12.1994, s. 5.

Behovet av ersättning

- (39) De villkor som åläggs Intermed genom avtalet och som rör regelbundenhet, kontinuitet, kapacitet och priser för tjänsten gör att denna flygning inte kan vara lönsam för något flygbolag. De av myndigheterna angivna villkoren leder till extra kostnader som ett flygbolag som driver flyglinjen på rent kommersiell basis inte självt skulle klara.
- (40) Beviset på detta är att det inte finns någon betydande konkurrent som täcker förbindelsen Girona–Madrid enligt de villkor rörande frekvens, kapacitet och kontinuitet som ålagts Intermed. Det flygbolag som tidigare trafikerade förbindelsen tvingades att sluta på grund av bristande lönsamhet. Faktum är att de flygbolag som av den autonoma regeringen fick erbjudande om att starta en sådan förbindelse inte visade sig intresserade, utan gav tydligt besked om att de tvivlade på förbindelsens lönsamhet.
- (41) Air Catalunya, å andra sidan, kan inte betraktas som en betydande konkurrent. Air Catalunya inbjöds faktiskt att delta i urvalsförandet, men dess erbjudande kunde inte godtas eftersom bolaget inte har drifttillstånd (AOC) eller operativ licens för att bedriva verksamhet i Spanien ⁽⁶⁾. Även om förandet enligt artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92 för införande av allmän trafikplikt hade följts, hade Air Catalunya inte kunnat delta i anbudsförandet, eftersom detta begränsats till företag som hade tillstånd att driva flygtrafik på reguljärlinjer. De villkor på vilka företaget erbjöd sin flygtrafik, som inte var reguljär, skiljer sig stort från den frekvens och den kapacitet som ålades Intermed. När beläggningsen på det plan som befraktades av Air Catalunya var för låg ställdes flygresan in och passagerarna stod utan transportmedel som snabbt och effektivt kunde ta dem till Madrid.
- (42) Linjens dåliga lönsamhet betonas av det faktum att det, trots att Intermeds trafik avbrutits, inte är något annat flygbolag (inte ens Air Catalunya) som tillhandahåller tjänsten.

Stödets proportionalitet

- (43) Det stöd som beviljades Intermed överskrider inte den minimiersättning som krävs för att väga upp de extra kostnader som uppstår på grund av de villkor som ställs av administrationen. Ersättningen som beviljats Intermed uppgår till 919 879,98 euro. Såsom framgår av bilaga III till avtalet, uppgår kostnaden per flygning (beräknad på en genomsnittlig platsbeläggning på 32 personer) till 3 980,55 euro. Under den tid som avtalet löpte utförde Intermed 640 flygningar, vilket gav en inkomst på 876 943,30 euro. Av detta framgår att det underskott som uppstod låg på omkring 1 670 608,70 euro. Beloppet är ett resultat av kostnaderna för en flygresa, dvs. 3 980,55 euro, multiplicerat med antalet utförda flygningar, dvs. 2 547 552,00 euro, minus inkomsterna på 876 943,30 euro. Det stöd som beviljades av myndigheterna (919 879,98 euro) var därför lägre än det underskott som uppstod för flygbolaget när det bedrev lufttrafik på förbindelsen Girona–Madrid, mellan april och december 2002.
- (44) Europeiska gemenskapernas domstol förklarar enligt sin ständiga rättspraxis att "utgivandet av ett stöd, enligt artikel 86 i fördraget, kan undgå förbudet i artikel 87 i nämnda fördrag under förutsättning att stödet i fråga endast är avsett att kompensera för de merkostnader som följer av att den särskilda uppgift fullgörs som åligger det företag som anförtröts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och att beviljandet av stödet visar sig vara nödvändigt för att nämnda företag skall kunna säkerställa sina offentliga skyldigheter under balanserade ekonomiska förhållanden" ⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ Air Catalunya flög till en början (under två månader) med ett chartertillstånd som Luftfartsverket hade utfärdat till det danska flygbolaget North Flying, och sedan med bolaget Oestavis tillstånd.

⁽⁷⁾ Mål C-174/97, La Poste, REG 1998, s. I-1303.

Begränsade effekter för konkurrensen och handeln inom gemenskapen

- (45) Det stöd som beviljats Intermed kan betraktas som lågt, eftersom det är lägre än en miljon euro. Till detta kommer avtalets relativt korta löptid (endast 8 månader: april till december 2005).
- (46) Air Catalunyas eller andra potentiella konkurrenters ställning på linjen i fråga kommer inte att lida någon skada i framtiden, eftersom stödutbetalningen avbröts så snart förfarandet inletts och eftersom den autonoma regeringen tillsammans med Gironas landsting åtagit sig att formellt häva det kontrakt som ingåtts med Intermed.
- (47) Allt detta sammantaget gör att de negativa effekter för konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna som beviljandet av stödet till Intermed skulle kunna föra med sig begränsas till ett minimum.

Tillämpning av rättspraxis i målet Altmark

- (48) De spanska myndigheterna anser att den rättspraxis som följde av målet Altmark (målet behandlades i Europeiska gemenskapernas domstol vid den tidpunkt då de spanska myndigheterna lämnade in sina synpunkter) inte kan tillämpas i det här fallet, eftersom det ärendet rörde tillämpningen av artikel 73 i fördraget för införande av allmän trafikplikt utanför den ram som föreskrivs i de förordningar som är tillämpliga i samband med marktransporter.

Stödet behöver inte återvinnas

- (49) De spanska myndigheterna anser att det förfarande som inletts till följd av att stöd beviljats företaget Intermed kan avslutas genom att kommissionen fattar ett beslut som, även om stödet förklaras olagligt och måste dras in, inte innebär att stödet måste återvinnas utan att det kan betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 86.2.

V. BEDÖMNING AV STÖDET

Bedömning av föreliggande stöd i enlighet med artikel 87.1 i fördraget

- (50) Enligt artikel 87.1 i fördraget är ett stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel oförenligt med den gemensamma marknaden om det påverkar handeln mellan medlemsstaterna och om det snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion.

Finansiell fördel

- (51) Enligt punkt 18 i kommissionens meddelande om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statliga stöd inom luftfartssektorn kan det förutsättas att det inte rör sig om stöd när införandet av allmän trafikplikt och beräkningen av den ersättning som skall betalas i samband med detta har genomförts i enlighet med de förfaranden som föreskrivs i artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92 om lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen. De kriterier som gör det möjligt att bedöma huruvida ersättning som betalas i samband med allmän trafikplikt utgör stöd eller inte, har sedermera förtydligats genom domen av den 24 juli 2003 i målet Altmark⁽⁸⁾.
- (52) Såsom förklaras i skälen 9 till 23 i föreliggande beslut har Kataloniens autonoma regerings myndigheter vid sitt val av aktör utsett företaget utan att iaktta skyldigheterna enligt artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92, vilka är grundläggande när det gäller att garantera att principen om likabehandling iakttagits och att förfarandet genomförts på rätt sätt.

⁽⁸⁾ Mål C-280/00, Altmark, REG 2003, s. I-7747.

- (53) Följande bör särskilt noteras:
- Kommissionen informerades inte om införandet av allmän trafikplikt på förbindelsen Girona–Madrid–Girona.
 - Denna skyldighet har inte offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
 - De övriga medlemsstaterna har inte rådfrågats.
 - Anbudsinfordran har inte offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
 - Anbudn från lufttrafikföretagen har inte meddelats de andra berörda medlemsstaterna eller kommissionen.
- (54) De spanska myndigheterna anser dock att åtgärden i fråga utgör ersättning för den allmänna trafikplikt som ålagts företaget Intermed.
- (55) Kommissionen anser att det enda sättet att införa allmän trafikplikt inom lufttransporter är genom tillämpning av artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92. I den förordningen har rådet fastställt enhetliga och icke-diskriminerande bestämmelser för medgivanden av trafikrättigheter på de linjer för vilka det införts allmän trafikplikt. Kriterierna för beräkning av ersättningen är tydligt definierade. En återbetalning beräknad i enlighet med artikel 4.1 h i nämnda förordning hade, under förutsättning att det inte förekommer uppgifter som säger något annat, gjort det möjligt att förutsätta att det inte förekom någon finansiell fördel för lufttrafikföretaget ⁽⁹⁾.
- (56) I artikel 4.1 h i förordning (EEG) nr 2408/92 föreskrivs att "En medlemsstat kan ge ersättning till ett lufttrafikföretag som valts ut enligt f för att det uppfyller de normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten enligt denna punkt. Ersättningen skall beräknas med hänsyn till de kostnader och intäkter som tjänsten inbringar." Kommissionen anser att den åtgärd som de spanska myndigheterna planerade för Intermed inte överensstämmer med bestämmelserna i artikel 4 i nämnda förordning.
- (57) Av detta följer att ovannämnda förutsättande av att det inte rör sig om stöd inte är tillämpligt i detta fall.
- (58) I punkt 23 i riktlinjerna om statliga stöd inom luftfartssektorn anges att "kompensationen för förluster för ett transportföretag som inte har utsetts i enlighet med artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92 kommer att fortsätta att utvärderas enligt de allmänna bestämmelserna för statligt stöd. Detta gäller också för kompensation som inte beräknats på grundval av de kriterier som anges i artikel 4.1 h i förordningen." I punkt 17 anges dessutom att "ersättningens lagenlighet bör utvärderas mot bakgrund av de principer för statliga stöd som följer av domstolens rättspraxis".

⁽⁹⁾ I sitt beslut av den 5 augusti 2003, förenade målen T-116/01 och T-118/01, P & O European Ferries, REG 2003, s. II-2957, punkt 118, anger förstainstansrätten följande: "Det följer nämligen av kommissionens fasta beslutspraxis att det vanligtvis kan anses visat att en medlemsstat inte försöker ge ett visst företag en fördel när medlemsstatens köp föregås av ett sådant anbudsförfarande (se bland annat Meddelande från kommissionen – Gemenskapsramar för statligt stöd till forskning och utveckling (EGT C 45, 1996, s. 5), punkt 2.5, och för ett motsvarande resonemang Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (EGT C 205, 1997, s. 5), kapitel 9)".

- (59) Kommissionen anser att när gemenskapslagstiftningen ålägger en viss sektor införande av allmän trafikplikt inom ramen för en konkurrenssituation och denna lagstiftning inte iakttas, innebär detta att den beviljade ersättningen under vanliga omständigheter utgör stöd i enlighet med artikel 87.1 i fördraget. Kommissionen utreder dock om åtgärder i fråga ger Intermed en finansiell fördel och, mer specifikt, om ersättningen i fråga uppfyller de kriterier som fastställs genom domstolens rättspraxis, bland annat genom domen av den 24 juli 2003 i målet Altmark.
- (60) Denna dom bekräftar att de belopp som beviljats i syfte att kompensera för allmän trafikplikt inte utgör statligt stöd om vissa villkor är uppfyllda. Av domstolens rättspraxis följer ⁽¹⁰⁾ att "en statlig åtgärd inte omfattas av artikel 92.1 i fördraget i den mån som åtgärden skall anses utgöra ersättning som motsvarar ett vederlag för tjänster som det mottagande företaget har tillhandahållit för att fullgöra skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster, när åtgärden i själva verket inte innebär att dessa företag gynnas ekonomiskt och således inte har som verkan att dessa företag får en mer fördelaktig konkurrensställning än konkurrerande företag. För att det i ett konkret fall skall kunna anses att en sådan ersättning inte utgör statligt stöd, måste emellertid ett visst antal villkor vara uppfyllda" ⁽¹¹⁾.
- (61) Domstolen har fastställt fyra villkor. De tre första villkoren är tillämpliga i samtliga fall. Enligt det fjärde villkoret föreskrivs två alternativ i syfte att undanröja minsta ekonomiska fördel som skulle kunna beviljas i och med ersättningen.
- (62) Enligt domstolens första villkor skall det stödmottagande företaget verkligen ha ålagts allmän trafikplikt och denna skyldighet skall ha varit tydligt och klart definierad. Enligt det andra villkoret skall de parametrar på grundval av vilka ersättningen beräknas ha fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt.
- (63) I det föreliggande fallet har det stödmottagande företaget ålagts att utföra vissa skyldigheter som definieras i avtalet. Dessa skyldigheter är tillsammans med parametrarna för beräkningen av ersättningen, vilka fastställs i bilagorna III, IV och V i avtalet, ett resultat av förhandlingarna mellan de behöriga regionala myndigheterna och företaget som redan hade utsetts till att utföra lufttransporttjänsten. Mellan juli och november 2001 kontaktade Kataloniens autonoma regering flera transportföretag genom enskild skrivelse, i syfte att tillkännage sitt fasta beslut att uppmuntra etablering på denna flygförbindelse samt att uppmana dem att lämna anbud eller förklara sig redo att garantera denna flygförbindelse. Genom detta kontaktande nöjer sig de regionala myndigheterna med att uppmana de kontaktade flygbolagen att lämna anbud. I skrivelserna förekommer inga uppgifter om flygbolagens skyldigheter eller om ersättningsparametrarna. Det är inte uteslutet att de flygbolag som tackat nej till de regionala myndigheternas erbjudande skulle ha varit intresserade av att sluta avtal om mer konkreta detaljer kring skyldigheter och parametrar för ersättningsberäkningen hade funnits tillgängliga redan när de regionala myndigheterna skickade ut förfrågan. Kommissionen anser att uppgifter om allmän trafikplikt i det föreliggande fallet inte lämnats på ett tydligt och öppet sätt, och att det första villkoret enligt domen i målet Altmark därför inte är uppfyllt.
- (64) Det avtal som den 26 mars 2002 slöts mellan Kataloniens regering, Gironas landsting, Gironas handels- och industrikammare och företrädaren för företaget Intermediación Aérea SL (Intermed) offentliggjordes aldrig officiellt utan tillkännagavs endast i ett pressmeddelande, och var därför, enligt kommissionens uppgifter, inte tillgängligt för berörda tredjeparter. Inom lufttransportsektorn skall dessutom parametrarna för förhandsberäkning av ersättningen fastställas på ett objektivt och öppet sätt i enlighet med artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92, vilken inte har beaktats.

⁽¹⁰⁾ Se dom av den 7 februari 1985 i mål 240/83, ADBHU, Rec. 1985, s. 531, punkterna 3, sista meningen, och 18, samt dom av den 22 november 2001 i mål C-53/00, Ferring, REG 2001, s. 1-9067, punkt 27.

⁽¹¹⁾ Punkterna 87 och 88 i domen i målet Altmark.

- (65) Kommissionen anser vidare att de parametrar utifrån vilka ersättningen beräknats i det föreliggande fallet inte har fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt. Det andra villkoret enligt domen i målet Altmark är därmed inte uppfyllt.
- (66) Enligt det tredje villkoret som fastställts av domstolen får ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter. Det är nödvändigt att iaktta ett sådant villkor för att det skall kunna säkerställas att det stödmottagande företaget inte beviljas någon form av fördel som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att stärka detta företags konkurrensställning. Målet med villkoret är att undvika att företagen beviljas överkompensering samt att undvika att ersättning beviljas i en form eller till ett belopp som ger företaget överskottsmedel som det kan använda till verksamhet som skulle kunna leda till snedvridning av konkurrensen. För att undvika sådan överkompensering men också i möjligaste mån begränsa de skadliga effekterna av ett begränsat marknadsstillträde, har lagstiftaren valt att inom luftfartssektorn strängt iaktta det förfarande för anbudsinfordran som fastställs i artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92.
- (67) Kommissionen anser att om ett sådant förfarande för anbudsinfordran föregår upphandling från medlemsstatens sida räcker detta vanligen för att utesluta att denna medlemsstat försöker bevilja ett företag fördelar. Förstainstansrätten har bekräftat denna strategi ⁽¹²⁾. Om det inte har förekommit någon anbudsinfordran anser den att det är svårt att med exakthet fastställa om det belopp som tagits emot av företaget Intermed överensstämmer med de kostnader som följer av genomförandet av den allmänna trafikplikten, eller om det utgör en överkompensering eller en fördel till företagets förmån.
- (68) De spanska myndigheterna anser att det beviljade stödet är lägre än det underskott som uppstod under de tre månader då flyglinjen var i drift och att det därför inte varit fråga om överkompensering. Kommissionen anser att eftersom det inte finns några objektiva möjligheter att fastställa stödnivån i enlighet med de obligatoriska bestämmelser som fastställts av rådet, går det inte att utesluta att andra flygbolag hade kunnat erbjuda tjänsten i fråga till en lägre stödnivå.
- (69) Kommissionen anser att det tredje villkoret enligt domen i målet Altmark inte uppfyllts i det föreliggande fallet.
- (70) Det fjärde villkoret omfattar två olika alternativ:
- a) Antingen har "det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna i ett konkret fall (...) valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna", eller
- b) skall "ersättningens storlek (...) fastställas på grundval av en analys av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som materiellt är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikten som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten."

⁽¹²⁾ Förstainstansrättens beslut av den 5 augusti 2003 i förenade målen T-116/01 och T-118/01, P & O European Ferries, punkt 118. Se fotnot 9.

- (71) Det första alternativet enligt det fjärde villkoret är i det föreliggande fallet inte uppfyllt. Det urvals-förfarande som tillämpats av de spanska myndigheterna uppfyller inte de kriterier för öppenhet och insyn samt objektivitet som, såsom anges i skälen 51 och 52 i det här beslutet, är nödvändiga vid varje förfarande för offentlig upphandling för att detta skall kunna betraktas som en riktig anbuds-infordran, och kan därför inte betraktas som tillräckligt öppet för att garantera "den lägsta kostnaden för det allmänna".
- (72) Det andra alternativet i det fjärde villkor som avses i skäl 70 b förefaller i princip endast vara tillämpligt när det inte är obligatoriskt att gå via en anbudsinfordran och inte när detta är obligatoriskt, men har åsidosatts. Om det skulle vara så att det fjärde villkorets andra alternativ bör tillämpas i det föreliggande fallet, måste kommissionen ändå dra slutsatsen att detta villkor inte har iakttagits. Ersättningen har i själva verket inte fastställts "på grundval av en analys av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som materiellt är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten." Såsom förklaras vid analysen av det andra villkoret har myndigheterna inte utfört någon förhandsanalys vare sig av kostnaderna eller av deras förenlighet med denna norm, utan har nöjt sig med att betala ut ersättning för det berörda flygbolagets faktiska kostnader. De spanska myndigheterna har inte lämnat några uppgifter som gör det möjligt för kommissionen att företa en sådan kontroll. Under dessa omständigheter är det uppenbart att det fjärde villkoret som fastställs i domen i målet Altmark inte heller är uppfyllt.
- (73) Kommissionen konstaterar därmed att inte något av villkoren enligt domen i målet Altmark har uppfyllts i det föreliggande fallet. Mot bakgrund av ovanstående innebär åtgärden en fördel för stödmottagaren.

Överföring av statliga medel

- (74) Begreppet statligt stöd avser, enligt fördraget och enligt domstolens tolkning, alla direkta och indirekta fördelar som beviljas med hjälp av statliga medel eller som utgör en extra kostnad för staten eller för de organ som utsetts eller inrättats av detta skäl.
- (75) I det föreliggande fallet föreskrivs i avtalet att Generalitet Catalunya och Diputación de Girona kommer att betala högst 4 337 086,18 euro till stödmottagaren under avtalets löptid. De spanska myndigheterna har bekräftat att det stödbelopp som faktiskt betalats ut uppgår till 919 879,98 euro. Detta belopp, som betalats ut direkt av de spanska myndigheterna, bekräftar förekomst av statliga medel.

Åtgärdens urvalskaraktär

- (76) Åtgärderna i fråga avser endast en transportsektor, dvs. lufttransporter, och endast en flygförbindelse, nämligen Girona-Madrid-Girona.
- (77) Avtal har slutits med ett enda flygbolag. Av de uppgifter som lämnats av de spanska myndigheterna framgår inte om samma åtgärder skulle ha tillämpats för andra flygbolag om de beslutade att utföra reguljärtransporter mellan Madrid och Girona.
- (78) Åtgärden i fråga måste därför betraktas som selektiv.

Konsekvenserna för konkurrensen och handeln inom gemenskapen

- (79) För att snedvridning av konkurrensen skall uppstå räcker det att det statliga ingripandet på ett konstlat sätt ändrar vissa faktorer i ett företags produktionskostnader och förstärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag i handeln inom gemenskapen⁽¹³⁾. EG-domstolen anser⁽¹⁴⁾ att "(...) det inte alls kan uteslutas att ett offentligt stöd som beviljas ett företag som endast tillhandahåller lokala eller regionala trafik-tjänster och som inte tillhandahåller några trafik-tjänster utanför sin ursprungsstat ändå kan påverka handeln mellan medlemsstaterna". Å andra sidan har domstolen också betonat att ett stöd kan vara av sådan art att det påverkar handeln mellan medlemsstater och snedvrider konkurrensvillkoren, även om det stödmottagande företaget som befinner sig i en konkurrenssituation i förhållande till företag i andra medlemsstater inte självt deltar i den gränsöverskridande verksamheten. När en medlemsstat beviljar stöd till ett företag kan detta nämligen leda till att den inhemska produktionen upprätthålls eller ökar, vilket får till följd att företag i andra medlemsstater får minskade möjligheter att erbjuda sina tjänster på denna medlemsstats marknad⁽¹⁵⁾.
- (80) Kommissionens förordning (EG) nr 69/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd av mindre betydelse⁽¹⁶⁾ är, enligt skäl 3 och artikel 1 a, inte tillämplig på transportsektorn. Enligt domstolens rättspraxis finns det inte något tröskelvärde eller procenttal under vilket man kan anse att handeln mellan medlemsstater inte påverkas. Ett relativt litet stöd eller en relativt liten storlek på det stödmottagande företaget innebär inte att det omedelbart kan uteslutas att handeln mellan medlemsstaterna påverkas⁽¹⁷⁾.
- (81) I det föreliggande fallet betjänades flygförbindelsen mellan Girona och Madrid av två aktörer, varav en fick offentlig finansiering, men inte den andra.
- (82) I avtalet förekommer visserligen en klausul om upphävande som träder i kraft om t.ex. ett annat lufttrafikföretag utan offentligt stöd eller annan statlig finansiering etablerar flygtrafik mellan Girona och Madrid med samma förutsättningar som den flygtrafik som omfattas av avtalet, särskilt när det gäller flygplanstyp, trafikfrekvens, priser och trafikperiod.
- (83) Om en eventuell konkurrerande operatör tillhandahåller tjänster som inte svarar mot ovanstående beskrivning (t.ex. om detta använder ett mindre flygplan) skulle stödets selektiva art emellertid till och med bekräftas, eftersom två operatörer vore verksamma på samma förbindelse, den ena med stöd och den andra utan. Klaganden i det här ärendet trafikerar förbindelsen Girona-Madrid-Girona utan offentligt stöd. Enligt uppgift från de spanska myndigheterna har klaganden etablerat en charterlinje mellan Girona och Madrid och använder flygplan med färre än 20 säten, vilket ger en kapacitet som inte svarar mot avtalskraven.
- (84) Dessutom påverkar åtgärderna i fråga handeln mellan medlemsstaterna så snart den rör ett företag vars transportverksamhet, som redan i sig har med handeln att göra, täcker en del av den gemensamma marknaden. De snedvrider vidare konkurrensen inom denna marknad, eftersom de endast avser ett enda företag som står i en konkurrenssituation gentemot ett annat gemenskapsflygbolag, och detta särskilt sedan den tredje reformen i syfte att avreglera lufttransporterna ("tredje luftfartspaketet") trädde i kraft. Med tanke på detta utgör de spanska myndigheternas beviljande av fördelar till förmån för Intermed ett statligt stöd enligt bestämmelserna i artikel 87 i EG-fördraget.

⁽¹³⁾ Domstolens domar av den 2 juli 1974 i mål 173/73, Italien/kommissionen, Rec. 1974, s. 709, och av den 17 september 1980 i mål 730/79, Philip Morris, Rec. 1980, s. 2671.

⁽¹⁴⁾ Punkterna 77-82 i målet Altmark.

⁽¹⁵⁾ Domstolens dom av den 21 mars 1991 i mål C-303/88, Italien/kommissionen, Rec. 1988, s. I-1433, punkt 27, dom av den 13 juli 1988 i mål 102/87, Frankrike/kommissionen, Rec. 1988, s. 4067, punkt 19, samt dom av den 21 mars 1991 i mål C-305/89, Italien/kommissionen, Rec. 1989, s. I-1603, punkt 26.

⁽¹⁶⁾ EGT L 10, 13.1.2001, s. 30.

⁽¹⁷⁾ Dom i målet Altmark, punkt 81; dom av den 21 mars 1990 i mål C-142/87, Belgien/kommissionen, ("Tubemeuse"), Rec. 1980, s. I-959, punkt 43, samt dom av den 14 september 1994 i målen C-278/92 till C-280/92, Spanien/kommissionen, Rec. 1992, s. I-4103, punkt 42.

Säljfrämjande åtgärder och marknadsföring

- (85) De åtgärder som Gironas lokala beslutsfattande organ under avtalsperioden beviljat för skapande och finansiering av alla reklam- och marknadsföringsinsatser i samband med denna flygförbindelse till ett maximibelopp på 120 202 euro bör likaledes betraktas som statliga stöd. Dessa åtgärder som finansierats genom offentliga medel har utan tvivel varit avsedda att göra den nya flyglinjen känd för allmänheten.

Slutsats

- (86) Eftersom villkoren i artikel 87.1 i fördraget är uppfyllda måste kommissionen dra slutsatsen att det rör sig om statligt stöd vars förenlighet med fördraget måste undersökas.

Stödets laglighet

- (87) Kommissionen beklagar att Spanien har betalat ut stöd i strid med artikel 88.2 i EG-fördraget.

Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

Tillämpning av artikel 87.2 och 87.3

- (88) Efter att ha fastställt att de granskade åtgärderna utgör statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i fördraget, en bedömning som bekräftas av de spanska myndigheterna, måste kommissionen utreda om stöden kan förklaras förenliga med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 87.2 och 87.3 i fördraget.
- (89) Kommissionen måste bedöma stödets förenlighet med avseende på artikel 87.2 a i fördraget, enligt vilken stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter, under förutsättning att stöden ges utan diskriminering med avseende på varornas ursprung, är förenliga med den gemensamma marknaden. Enligt kommissionens meddelande om statliga stöd inom luftfartssektorn, måste stödet vara av social karaktär, dvs. att det i princip endast får täcka vissa passagerarkategorier som använder förbindelsen (barn, funktionshindrade och personer med blygsamma medel). Om det rör sig om en förbindelse med en utsatt region, särskilt öar, kan stödet dock täcka hela befolkningen i regionen. Enligt samma meddelande måste stödet beviljas utan diskriminering i fråga om tjänsternas ursprung, dvs. oberoende av vilka lufttransportföretag inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som trafikerar förbindelsen. Detta innebär dessutom att det inte får finnas något som hindrar tillgång till den berörda förbindelsen för övriga lufttrafikföretag i gemenskapen.
- (90) I det föreliggande fallet har stöden betalats ut uteslutande till ett flygbolag som trafikerar förbindelsen i fråga, medan den konkurrerande aktören helt har uteslutits från stöd. Den rättsliga grunden för detta stöd förefaller inte erbjuda tillgång till stödssystemet för andra flygbolag. Av denna anledning uppfyller stödet inte det första villkoret, nämligen att det inte får förekomma diskriminering mellan aktörer.
- (91) Det undantag som föreskrivs i artikel 87.2 b är inte tillämpligt i det föreliggande fallet, eftersom det inte rör sig om stöd avsedda att avhjälpa skador förorsakade av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser.
- (92) I artikel 87.3 förtecknas de stödåtgärder som kan anses förenliga med den gemensamma marknaden.

- (93) För att det inte skall skapas störningar på den gemensamma marknaden, och med hänsyn till principerna enligt artikel 3.1 g i fördraget, måste undantag från bestämmelserna i artikel 87.1, enligt den definition som ges i artikel 87.3, vara föremål för en sträng tolkning vid granskningen av en stödordning eller av alla former av enskilda åtgärder. Med hänsyn till den ökade konkurrens som följer av avregleringen av lufttransporterna, måste kommissionen dessutom föra en sträng kontrollpolitik när det gäller statliga stöd, i syfte att undvika att dessa får bieffekter som strider mot det gemensamma intresset.
- Punkterna a och c medger undantag för stöd för att främja eller underlätta utvecklingen i vissa regioner ⁽¹⁸⁾. Kommissionen noterar att regionen Girona inte är en region som omfattas av artikel 87.3 a och att detta undantag därför inte kan tillämpas. Kommissionen noterar vidare att provinsen Girona inte kan omfattas av undantaget från artikel 87.3 c i fördraget, med undantag för de administrativa enheter som är belägna i Pyrenéerna, vilka inte är relevanta i samband med det föreliggande ärendet.
 - Punkterna b och d är inte tillämpliga eftersom det inte handlar om stöd för att främja genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse, för att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi eller för att främja kultur och bevara kulturarvet, och de spanska myndigheterna har inte heller åberopat detta undantag.
 - Det undantag som föreskrivs i punkt c rör stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter. Kommissionen anser att stöd som avser driften och inte främjande av en investering endast kan tillåtas i undantagsfall. Men den konstaterar att stöden varken är till för att främja miljömål eller utbildning. Kommissionen kan dessutom bevilja undantag om det rör sig om omstrukturering av ett företag. Detta är inte fallet för Intermed.
- (94) Stöden skulle emellertid kunna betraktas som igångsättningsstöd, och en analys ur denna synvinkel görs i punkt 101.

Tillämpning av fördragets artikel 86.2

- (95) Det enda skäl som åberopas av de spanska myndigheterna rör tillämpningen av artikel 86.2 i fördraget. Här anser kommissionen att för att stöd skall kunna förklaras förenliga på grundval av denna bestämmelse i fördraget måste två villkor vara uppfyllda: stödet måste vara nödvändigt och proportionerligt.
- (96) Kommissionen måste erinra om att de spanska myndigheterna inte bestrider att bestämmelserna enligt artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92 inte iakttagits. Denna omständighet skulle kunna innebära att de spanska myndigheterna inte bedömde det som nödvändigt att införa allmän trafikplikt på den berörda luftfartsförbindelsen. Detta bekräftades när kommissionen redan inlett det administrativa förfarandet, eftersom de behöriga spanska myndigheterna, efter en begäran från Kataloniens regionala myndigheter den 13 juni 2002, hade vägrat att inleda förfarandet för införande av allmän trafikplikt med "motivet att det inte förelåg tillräckliga skäl för att artikel 4 i nämnda förordning skulle kunna tillämpas." ⁽¹⁹⁾ Under dessa förhållande förefaller det motsägelsefullt att å ena sidan hävda att tjänsten är nödvändig inom ramen för artikel 86.2 i fördraget och å den andra anse att tjänsten i fråga inte är nödvändig med avseende på tillämpningen av den rättsliga ram som i vanliga fall tillämpas när det gäller allmän trafikplikt inom luftfartssektorn.

⁽¹⁸⁾ Meddelande från kommissionen – Riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål (EGT C 74, 10.3.1998). I punkt 36 i riktlinjerna för statligt stöd inom luftfartssektorn görs också en hänvisning till dessa regionalstöd. Se också fotnot 5.

⁽¹⁹⁾ De spanska myndigheternas synpunkter översända genom skrivelse av den 18 mars 2003 som registrerades vid kommissionens generalsekretariat den 19 mars 2003.

- (97) Eftersom förfarandet enligt artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92 har åsidosatts blir det också omöjligt att bekräfta stödets proportionalitet. De spanska myndigheterna anser att det beviljade stödet är lägre än det underskott som uppstod under de tre månader då flyglinjen var i drift och att det därför inte varit fråga om överkompensering. Kommissionen bestrider inte att stödbeloppet är lägre än det underskott som uppstått på grund av tjänsten men den anser att eftersom det inte finns några objektiva möjligheter att fastställa stödnivån i enlighet med de obligatoriska bestämmelser som fastställts av rådet, går det inte att utesluta att andra flygbolag hade kunnat erbjuda tjänsten i fråga till en lägre stödnivå.
- (98) När närmare bestämmelser om ett stöd strider mot andra särskilda bestämmelser i fördraget än artiklarna 87 och 88 och är så oupplösligt förbundna med stödets mål att det inte är möjligt att bedöma dem separat, måste de, enligt domstolens rättspraxis ⁽²⁰⁾, omfattas av en gemensam bedömning av förenligheten. Under sådana omständigheter kommer villkoren enligt dessa andra bestämmelser att läggas till förenlighetsvillkoren enligt artikel 86.2 i EG-fördraget. Det är dessutom klart att förfarande rörande statliga stöd inte får leda till resultat som strider mot specifika bestämmelser i fördraget ⁽²¹⁾ eller den gemenskapslagstiftning som fastställts på grundval av dessa bestämmelser.
- (99) I det föreliggande fallet är förfarandet i artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92 oupplösligen förbundet med stödet. Enligt nämnda rättspraxis är det inte möjligt att förklara ett stöd förenligt om de närmare bestämmelserna för beviljande av detta stöd inte är förenliga med artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92. Dessutom omfattar den sista meningen i artikel 86.2 i fördraget ett ytterligare krav: "Utvecklingen av handeln får inte påverkas i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse." Kommissionen anser att det i ett fall som detta vore oförenligt med det gemensamma intresset att tillåta stöd som har beviljats i strid med förordning (EEG) nr 2408/92.
- (100) Stöden i fråga kan därför inte förklaras förenliga med artikel 86.2 i fördraget.

Igångsättningsstöd

- (101) I skäl 278 i kommissionens beslut 2004/393/EG av den 12 februari 2004 om de fördelar som regionen Vallonien och Brussels South Charleroi Airport beviljat flygbolaget Ryanair i samband med dess etablering i Charleroi ⁽²²⁾, anser denna att stöd som gör det möjligt att utveckla och säkra bättre drift av regionala flygplatsstrukturer som i dagsläget är underutnyttjade och medför en kostnad för samhället kan vara av ett visst gemenskapsintresse och rymmas bland målen för den gemensamma transportpolitiken.
- (102) I detta beslut anser kommissionen att vissa driftsstöd som syftar till att bidra till etableringen av nya flyglinjer och förstärka viss trafik kan vara nödvändiga för de små regionala flygplatsernas utveckling. Sådant stöd kan övertyga intresserade företag att ta risken att investera i nya linjer. För att ett sådant stöd skall vara förenligt med artikel 87.3 c i fördraget måste man emellertid slå fast att stödet är nödvändigt och står i proportion till det eftersträvade målet samt att det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.
- (103) Det är sällsynt att driftsstöd kan förklaras vara förenligt med den gemensamma marknaden eftersom det ofta snedvrider konkurrensvillkoren inom de sektorer där det beviljas, samtidigt som det inte heller bidrar till att nå de mål som fastställs i fördragets undantagsbestämmelser. Om stödet inte medför någon teknisk eller strukturell förändring inom företaget utan bara gynnar dess affärsutveckling, innebär det bara att företaget kan erbjuda sina kunder artificiellt fördelaktiga villkor och öka sin vinstmarginal utan att ha gjort skäl för det.

⁽²⁰⁾ Dom av den 22 mars 1977 i mål C-74/76, Iannelli, Rec. 1977, s. 557.

⁽²¹⁾ Dom av den 15 juni 1993 i mål C-225/91, Matra SA mot Europeiska gemenskapernas kommission, Rec. 1993, s. I-3203.

⁽²²⁾ EUT L 137, 30.4.2004, s. 1.

- (104) Det finns dock vissa undantag från denna princip och kommissionen har tidigare godkänt denna typ av stöd förutsatt att vissa villkor är uppfyllda ⁽²³⁾.
- (105) För att ett sådant stöd skall vara förenligt med artikel 87.3 c i fördraget måste man emellertid slå fast att stödet är nödvändigt och står i proportion till det eftersträvade målet samt att det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

Åtgärdens syfte och dess eventuella intresse för gemenskapen

- (106) Det första villkoret för beviljande av igångsättningsstöd är att detta kommer att gå till ett konsekvent projekt för flygplatsutveckling och att det avspeglar en vilja att utveckla lönsamheten hos infrastruktur som inte alltid är så lönsam.
- (107) Denna konsekventa politik som primärt syftar till att utveckla flygplatsverksamheten på ett hållbart sätt kommer då också att främja regional utveckling, turism, den lokala ekonomin eller regionens image.
- (108) De regionala flygplatserna skulle också kunna erbjuda en lösning på ett transportpolitiskt problem, nämligen kapacitetsmättningen på de stora flygplatserna ⁽²⁴⁾.
- (109) I det föreliggande fallet finns det inga uppgifter som tyder på att andra företag som önskar etablera flyglinjer mellan Girona och andra destinationer skulle ha fått liknande stöd. Kommissionen har inte informerats om att det existerar något sådant projekt för att utveckla flygplatsverksamheten. De spanska myndigheterna begränsar sig till att meddela att Gironas flygplats inte erbjöd någon reguljär linje fram till dess att linjen mellan Girona och Madrid etablerades.

Stödets nödvändighet

- (110) I beslutet "Ryanair" definierar kommissionen kriterierna för ett stöds nödvändighet ⁽²⁵⁾. Här krävs det att igångsättningsstöden är nödvändiga för flygplatsens utveckling. Vissa villkor måste dock vara uppfyllda.
- (111) För det första får stöd bara betalas ut till flygbolagen när nya linjer inrättas eller när turtätheten ökas så att antalet passagerare som reser från den regionala flygplatsen ökar. På så sätt täcks en del av den risk som flygbolaget är exponerat för.
- (112) För det andra får stöd inte betalas ut för en linje som redan trafikeras: flygbolaget löper då liten eller ingen risk, och något stöd är inte motiverat. När ett flygbolag redan trafikerar en linje från en flygplats bör det sålunda inte kunna åberopa något offentligt stöd.
- (113) För det tredje får stöd heller inte betalas ut till ett flygbolag för en ny linje som bolaget inrättar efter att ha lagt ner en annan linje som redan fått igångsättningsstöd. Eftersom allting jämnar ut sig kommer detta inte att leda till någon positiv nettoeffekt för flygplatsen när det gäller det antal passagerare den tar emot. Stöd får inte heller beviljas till en linje som flygbolaget inrättar för att ersätta en annan linje som företaget tidigare trafikerade från en annan flygplats inom samma ekonomiska upptagnings- eller befolkningsområde. Kommissionen anser att det är viktigt att igångsättningsstöd inte skapar ett överbud av subventioner, till exempel genom omlokaliseringar av linjer när det maximala stödet väl har beviljats. Sådana förfaranden skulle strida mot själva syftet med igångsättningsstödet, nämligen en utveckling av den aktuella flygplatsen som stämmer överens med det gemensamma intresset.

⁽²³⁾ Beslut Ryanair, skäl 281.

⁽²⁴⁾ Beslut Ryanair, skälen 287–296.

⁽²⁵⁾ Beslut Ryanair, skälen 298–307.

- (114) För det fjärde får stödet inte heller syfta till att hjälpa en ny aktör att öppna förbindelser som redan finns och direkt konkurrera med en befintlig aktör som redan trafikerar denna linje från flygplatsen. Den nya aktören måste konfrontera befintliga aktörer av egen kraft och inte med hjälp av offentligt stöd.
- (115) När det gäller det första, andra och fjärde villkoren är det viktigt att komma ihåg att linjen Girona–Madrid–Girona hade trafikerats av ett annat flygbolag fram till den 28 oktober 2001, men att det flygbolaget lade ner sin verksamhet på grund av bristande lönsamhet på linjen. Linjen trafikerades inte av någon annan transportaktör när avtalet mellan de berörda offentliga myndigheterna och Intermed slöts den 26 mars 2002. En annan aktör, Air Catalunya, etablerade sig dock några dagar senare (den 3 april 2002) på samma linje. Intermed inledde sin trafik den 15 april 2002. Det faktum att två flygbolag med tolv dagars mellanrum etablerat sig på linjen Girona–Madrid–Girona gör det omöjligt att på ett tydligt och definitivt sätt fastställa om den tjänst som tillhandahölls av Intermed går att betrakta som en ny linje.
- (116) Det tredje villkoret är uppfyllt i det föreliggande fallet eftersom det var Intermed som först etablerade sig på linjen Madrid–Girona–Madrid.
- (117) De utgifter för marknadsföring och reklam i syfte att göra förbindelsen känd som uppstår inledningsvis kan betraktas som nödvändiga med hänsyn till målet som består i att göra allmänheten uppmärksam på flygförbindelsens existens.

Stödets stimulerande verkan

- (118) Ett stöd måste verka som ett incitament, dvs. det skall göra det möjligt för ett företag att utveckla en verksamhet som det inte skulle ha inlett utan offentligt stöd. Denna verksamhet måste dock på sikt bli lönsam utan stöd. Det är därför som stöd som syftar till att inrätta nya förbindelser eller förstärka trafiken på befintliga förbindelser skall vara begränsade i tiden. Stödet tjänar till att hjälpa till att etablera en ny linje, men det får inte upprätthålla denna linje på ett konstlat sätt: linjen skall vara ekonomiskt lönsam på sikt.
- (119) Kommissionen har kommit fram till att det inom ramen för igångsättningsstöd inom luftfartssektorn ⁽²⁶⁾ vore lämpligt med en stödperiod på högst fem år från och med att en ny linje startas, särskilt för linjer som förbinder en punkt med en annan i Europa.
- (120) I det föreliggande fallet är delfinansieringen av förbindelsen Girona–Madrid tillsammans med reklamåtgärderna begränsade i tiden (avtalet löpte över tre år), dvs. fram till dess att linjen i fråga hunnit bli väletablerad och självgående ur lönsamhetssynpunkt, eller därför att en annan aktör inom luftfartsområdet samtidigt och utan offentligt stöd etablerar en flyglinje mellan Girona och Madrid med samma egenskaper som den flyglinje som omfattas av avtalet, särskilt när det gäller flygplanstyp, trafikfrekvens, priser och trafikperiod.

Stödets proportionalitet

- (121) Stödets proportionalitet bör bedömas utifrån två kriterier. För det första bör det finnas en strikt koppling mellan målet att utveckla flygplatsen, som går ut på att öka passagerartrafiken, och nivån på det stöd som betalas ut till flygbolaget. Stödbeloppet bör därför beräknas per passagerare. Ett flygbolag som inte kan leverera den passagerarvolym som krävs för flygplatsens utveckling kommer därmed inte att kunna få orättmätiga fördelar. Däremot kommer ett flygbolag som uppfyller de mål som gör det möjligt för flygplatsen att utvecklas att belönas för detta.

⁽²⁶⁾ Beslut Ryanair, skälen 312–314.

- (122) Det andra proportionalitetskriteriet går ut på att bedöma sambandet mellan stödet och stödmottagarens kostnader. Kommissionen erinrar om att stödnivån, som kommissionen begränsar till 50 % när det gäller igångsättningsstöd, inte avser de totala driftskostnaderna – efter intäkter – för den berörda flyglinjen.
- a) De enda kostnader som berättigar till igångsättningsstöd är därför de extra etableringskostnader som inte längre kommer att existera när aktören väl kommit igång och som påkallar ett offentligt bidrag för att minska den risk för olönsamhet som finns i startskedet. I Intermeds fall är det till exempel kostnader för marknadsföring och reklam i inledningskedet för att göra förbindelsen känd samt Intermeds etableringskostnader i Girona.
- b) Däremot får stödet inte täcka Intermeds normala driftskostnader såsom hyra eller avskrivning av flygplan, bränsle, besättningens löner eller kostnader för catering.

Öppenhet, likabehandling av aktörer och icke-diskriminering vid beviljande av stöd

- (123) Det stöd som beviljas ett flygbolag för att utöka lufttrafiken skall omfattas av öppenhet och insyn och till exempel beräknas per passagerare för att vara lätt att kontrollera och identifiera.
- (124) Att en flygplats är beredd att bevilja stöd som motprestation för ekonomiska tjänster, som till exempel lanseringen av nya flyglinjer, bör offentliggöras så att intresserade flygbolag kan visa sitt intresse och få del av stödet. De regler och principer som gäller för offentlig upphandling och koncessioner bör i förkommande fall iakttas.
- (125) En flygplats som vill främja utvecklingen av flygförbindelser bör fastställa objektiva kriterier för högsta stödbelopp och stödets varaktighet för att säkra likabehandling mellan flygbolag.
- (126) Det bör införas mekanismer för att överklaga stödbeslut på nationell nivå i syfte att se till att det inte förekommer någon diskriminering inom ramen för stödbeviljandet och att inget flygbolag får otillbörliga fördelar på en viss flygplats.

Påföljder och återbetalning

- (127) Det bör införas påföljdsmechanismer för fall där en transportör inte uppfyller de åtaganden som den gjorde gentemot en flygplats när stödet betalades ut. Ett system för återvinning av stöd kan ge flygplatsen möjligheter att försäkra sig om att flygbolaget kommer att uppfylla sina åtaganden. I det föreliggande fallet innehåller avtalet en mekanism för återvinning av stöd om transportören inte uppfyller sina åtaganden.

Kumulering av stöd

- (128) De beviljade stöden får i princip inte kumuleras med andra subventioner som flygtransportörerna får i form av stöd av social karaktär eller ersättning för allmän trafikplikt om de senare skulle klassificeras som stöd. Enligt de proportionalitetsregler som fastställs ovan får stödet heller inte kumuleras med annat stöd som avser samma kostnader, inräknat stöd som betalas ut av ett annat land. Det sammanlagda stöd som betalas ut för en ny linje får aldrig överstiga 50 % av igångsättningskostnaderna för denna destination.
- (129) För att igångsättningsstödet som incitament till etablering av nya flygförbindelser skall begränsas till att främja utvecklingen av de regionala flygplatserna, anser kommissionen att det är nödvändigt att se till att sådant stöd inte kan innebära någon indirekt fördel för stora flygplatser som redan har internationell trafik och ingår i en konkurrenssituation. Det är alltså särskilt viktigt att begränsa de stödberättigande kostnaderna när en flyglinje förbinder en mindre ort som Girona, som i det föreliggande fallet, med en stor flygplats som Madrid.
- (130) Sådant stöd får inte heller beviljas när tillträdet till en linje har reserverats för en enda transportör i den mening som avses i artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92, särskilt punkt 1 d i den artikeln.

- (131) I det föreliggande fallet har Intermed inte tagit emot något sådant stöd av social karaktär eller sådan någon ersättning för allmän trafikplikt som avses ovan för de flyglinjer som utgår från Girona. Det exklusiva tillträdet till denna linje på vilken Intermed bedriver verksamhet från Girona har inte heller tilldelats detta företag genom ett förfarande för offentlig upphandling i enlighet med artikel 4 i förordning (EEG) nr 1408/92.

Beskrivning av de åtgärder som den berörda medlemsstaten måste vidta för att stödet skall bli förenligt med den gemensamma marknaden

- (132) Kommissionen konstaterar att det stöd som la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona och Gironas handels- och industrikammare har betalat ut till Intermed uppfyller vissa av de villkor som är tillämpliga på igångsättningsstöd för att främja flygförbindelser från regionala flygplatser, men att andra villkor inte är uppfyllda. Man måste därför i vissa fall fastställa villkor för att stödet skall vara förenligt med den gemensamma marknaden.

- (133) Det stöd som Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona och Gironas handels- och industrikammare beviljat i form av finansiering av en flygförbindelse mellan Girona och Madrid förklaras förenliga med den gemensamma marknaden i egenskap av igångsättningsstöd för nya flyglinjer, under förutsättning att följande villkor uppfylls:

- a) Bidragen skall ingå som en del i ett program för utveckling av Gironas flygplats.
- b) Alla bidrag skall vara tidsbegränsade. Bidragen får betalas ut under högst fem år från och med den dag då den berörda linjen öppnas.
- c) Bidragen får inte heller betalas ut om stöden har till syfte att hjälpa en ny aktör att öppna förbindelser som redan finns och direkt konkurrera med en befintlig aktör som redan på liknande villkor trafikerar denna linje från Gironas flygplats.
- d) Bidragen skall motiveras i en utvecklingsplan som fastställts av Intermed och som godkänts framför allt av de behöriga myndigheterna för den berörda linjen. I denna plan skall företaget precisera sina stödberättigande kostnader, som direkt skall avse främjandet av linjen och syfta till att göra den lönsam utan stöd efter det att avtalet löpt ut. Stödberättigande kostnader är sådana kostnader som är direkt knutna till igångsättningen i enlighet med beskrivningen i skäl 122 i det här beslutet. Vid behov skall de behöriga myndigheterna anlita en oberoende revisor för denna uppgift.
- e) Det sammanlagda stöd som betalas ut för en ny linje får aldrig överstiga 50 % av igångsättnings- och reklamkostnaderna för denna destination. På samma sätt får de bidrag som betalas ut inte överstiga 50 % av de faktiska kostnaderna för denna destination.
- f) De bidrag som betalas ut av Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona och Gironas handels- och industrikammare och som när den startperiod som föreskrivs i kontraktet löper ut visar sig ha överskridit de fastställda kriterierna, måste betalas tillbaka av Intermed.
- g) Spanien måste införa en icke-diskriminerande och öppen stödordning som syftar till att säkra likabehandling av alla flygbolag som vill utveckla nya flygförbindelser från Girona enligt de objektiva kriterier som fastställs genom detta beslut.

- (134) I den mån ovanstående villkor inte uppfylls måste Spanien återvinna hela det stöd som avses i den föregående punkten.

VI. SLUTSATSER

Kommissionen konstaterar att Spanien har beviljat stöd till förmån för flygbolaget Intermediacion Aérea SL i strid med artikel 88.3 i EG-fördraget. Med tanke på det bidrag som detta stöd kan ge till lanseringen av nya flygförbindelser och en varaktig utveckling av en regional flygplats kan dock en del av detta stöd förklaras vara förenligt med den gemensamma marknaden, förutsatt att de villkor som anges i skäl 133 uppfylls.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De statliga stöd som Konungariket Spanien betalat ut till förmån för flygbolaget Intermediación Aérea SL, till ett belopp av dels 919 879,98 euro och dels 120 202 euro, finns såsom igångsättningsstöd för nya flyglinjer vara förenliga med den gemensamma marknaden på grundval av artikel 87.3 c i fördraget och på följande villkor.

Artikel 2

1. Bidragen skall ingå som en del i ett program för utveckling av Gironas flygplats.
2. Alla bidrag skall vara tidsbegränsade. Bidragen får betalas ut under högst fem år från och med den dag då den berörda linjen öppnas.
3. Bidragen får inte betalas ut om stöden har till syfte att hjälpa en ny aktör att öppna förbindelser som redan finns och direkt konkurrera med en befintlig aktör som redan på liknande villkor trafikerar denna linje från Gironas flygplats.
4. Bidragen skall motiveras i en utvecklingsplan som fastställts av Intermed och som godkänts framför allt av de behöriga myndigheterna för den berörda linjen. I planen skall de stödberättigande kostnader som uppstått anges, och dessa skall vara direkt knutna till främjandet av linjen, eftersom målet är att göra linjen lönsam utan stöd efter det att avtalet mellan Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona och Gironas handels- och industrikammare löpt ut.
5. De stödberättigande kostnaderna som är direkt knutna till startandet av linjen skall uppfylla följande villkor:
 - a) De skall täcka extra igångsättningskostnader som flygbolaget inte skulle ha haft om linjen redan varit igång och som nödvändiggör ett offentligt tillskott i syfte att mildra den risk för olönsamhet som uppstår i startskedet.
 - b) De skall däremot inte täcka regelrätta driftskostnader såsom hyra eller avskrivning av flygplan, bränsle, besättningslöner eller kostnader för catering.

Vid behov skall de behöriga myndigheterna anlita en oberoende revisor.

6. Det sammanlagda stöd som betalas ut för en ny linje får aldrig överstiga 50 % av igångsättnings- och reklamkostnaderna för denna destination. På samma sätt får de bidrag som betalas ut inte överstiga 50 % av de faktiska kostnaderna för denna destination.

7. Sådana bidrag som betalas ut av Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona och Gironas handels- och industrikammare och som när den startperiod som föreskrivs i kontraktet löper ut visar sig ha överskridit de fastställda kriterierna, måste betalas tillbaka av Intermed.

8. Spanien måste införa en icke-diskriminerande och öppen stödordning som syftar till att säkra lika-behandling av alla flygbolag som vill utveckla nya flygförbindelser från Girona enligt de objektiva kriterier som fastställs genom detta beslut.

Artikel 3

1. Konungariket Spanien skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att från stödmottagaren återvinna sådant stöd enligt artikel 2 som är oförenligt med den gemensamma marknaden och som olagligen ställts till stödmottagarens förfogande.

2. Återkravet skall ske utan dröjsmål och i enlighet med förfarandena i nationell lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa detta beslut. Det återbetalningspliktiga stödet inbegriper effektiv ränta från den dag då stödet kom mottagaren till godo fram till den dag då det återvinns. Räntan skall beräknas på grundval av den referensränta som används vid beräkningen av bidragsekvivalenten inom ramen för regionalstöd.

Artikel 4

Konungariket Spanien skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Konungariket Spanien.

Utfärdat i Bryssel den 20 oktober 2004

På kommissionens vägnar

Loyola DE PALACIO

Vice ordförande
