II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION
du 20 juillet 1999
concernant l'aide d'État des Pays-Bas en faveur de 633 stations-service néerlandaises situées à proximité de la frontière allemande

[notifiée sous le numéro C(1999) 2539]

(Le texte en langue néerlandaise est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(1999/705/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément aux dispositions susmentionnées [1] et compte tenu de ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Par lettre du 14 août 1997, enregistrée le 18 août 1997, les autorités néerlandaises ont communiqué à la Commission leur intention d'attribuer une aide à 633 stations-service néerlandaises situées près de la frontière allemande. Par lettre du 22 septembre 1997, la Commission a demandé des informations complémentaires et les autorités néerlandaises ont répondu par lettre du 30 octobre 1997, enregistrée le 31 octobre 1997. Par lettre du 17 décembre 1997, la Commission a demandé de nouveau des informations sur les questions auxquelles aucune réponse satisfaisante n'avait été apportée. Le 15 janvier 1998, les autorités néerlandaises ont demandé un délai, qui leur a été accordé le 22 janvier 1998 jusqu'au 10 février 1998. Le 16 février 1998, la Commission a envoyé un rappel aux autorités néerlandaises. Le 17 février 1998, les autorités néerlandaises ont fourni une partie des renseignements demandés.

(2) Étant donné que les réponses des autorités néerlandaises, après un délai important, restaient contradictoires et incomplètes, la Commission a envisagé le 2 avril 1998 d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2. À la demande des autorités néerlandaises, l'ouverture de la procédure a cependant été reportée. Lors d'une réunion qui s'est tenue le 13 mai 1998, les autorités néerlandaises ont répété leur demande de report, en promettant, si elle était acceptée, de fournir les informations nécessaires. Cette demande a cependant été rejetée en raison de la longueur de la période écoulée depuis la notification.

(3) Le 3 juin 1998, la Commission a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2. Cette décision a été notifiée au gouvernement néerlandais par lettre SG(98) D/6545 du 29 juillet 1998, invitant les autorités néerlandaises à présenter leurs observations dans un délai d'un mois, c'est-à-dire pour le 29 août 1998.

(4) Par lettre du 2 septembre 1998, enregistrée le 4 septembre 1998, les autorités néerlandaises ont demandé un délai supplémentaire d'un mois pour répondre, soit jusqu'au 29 septembre 1998. Cette requête a été acceptée par la Commission le 9 septembre 1998. Par lettre du 25 septembre 1998, enregistrée le 29

[1] JO C 307 du 7.10.1998, p. 10.

septembre 1998, les autorités néerlandaises ont demandé un délai supplémentaire de deux mois, à compter de la date d'envoi de la lettre de la Commission, soit jusqu'au 29 novembre 1998. Par lettre du 9 octobre 1998, la Commission a accepté d'accorder un ultime délai d'un mois, c'est-à-dire jusqu'au 29 octobre 1998, en portant à la connaissance des autorités néerlandaises que, si elle n'avait pas reçu les informations en question à cette date, elle se verrait contrainte de rendre une décision négative, sur la base des seules données disponibles. Par lettre du 29 octobre, enregistrée le 4 novembre 1998, les autorités néerlandaises ont présenté leurs observations.

(5) La communication de la Commission invitant les intéressés à présenter leurs observations a été publiée le 7 octobre 1998 au *Journal officiel des Communautés européennes* ([2]). Le 9 novembre 1998, à l'échéance prévue dans la communication, les intéressés avaient présenté dix observations. Ces observations ont été communiquées par lettre du 21 décembre 1998 aux autorités néerlandaises, qui ont eu la possibilité de les commenter.

(6) Le 17 février 1999, la Commission a mis les autorités néerlandaises en demeure de lui fournir les informations nécessaires, parce qu'elles n'avaient pas démontré qu'il n'y avait pas de cumul d'aides. Cette décision a été communiquée aux autorités néerlandaises par lettre SG(99) D/1411 du 25 février 1999, demandant aux autorités néerlandaises de soumettre leurs observations dans les 15 jours ouvrables à compter de la notification de cette décision, c'est-à-dire avant le 18 mars 1999.

(7) Par lettres du 17 mars 1999 et du 6 avril 1999, enregistrées le 17 mars 1999 et le 7 avril 1999, les autorités néerlandaises ont communiqué i) une liste de tous les bénéficiaires de l'aide, c'est-à-dire 633 stations-service; ii) le texte de la base juridique, la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande (*Tijdelijke regeling subsidie tankstations grensstreek Duitsland*), datés respectivement du 21 juillet 1997 et du 15 décembre 1997; iii) une copie des accords d'application de la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande passés entre le ministère des finances et l'organisme Senter ([3]) ainsi que iv) 574 accords d'achat exclusif et les questionnaires établis par Senter pour les stations-service concernées.

([2]) JO C 307 du 7.10.1998, p. 10.
([3]) Voir considérant 18.

(8) Après avoir examiné ces accords, la Commission a demandé un complément d'informations par lettre du 5 mai 1999. Les autorités néerlandaises ont partiellement donné suite à cette requête par lettre du 20 mai 1999, enregistrée le 21 mai 1999.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MESURE

(9) L'aide est destinée à 633 stations-service néerlandaises situées à proximité de la frontière allemande. Elle peut être accordée à des personnes physiques ou morales, sociétés en nom collectif ou sociétés à responsabilité limitée, pour le compte desquelles sont exploitées une ou plusieurs stations-service, ainsi qu'à leurs ayants cause. Une liste de tous les bénéficiaires de l'aide figure à l'annexe de la présente décision.

(10) Le but de l'aide est de compenser la baisse supposée du chiffre d'affaires résultant de l'augmentation des accises sur les huiles légères, entrée en vigueur aux Pays-Bas le 1er juillet 1997. Les autorités néerlandaises craignent que les consommateurs néerlandais, à la suite de cette augmentation, soient tentés d'aller s'approvisionner dans les stations-service allemandes proches de la frontière néerlandaise.

(11) La subvention est calculée sur la base de la quantité d'huiles légères livrées. Son montant décroît proportionnellement à la distance séparant la station de la frontière allemande: les stations-service installées jusqu'à 10 kilomètres de la frontière reçoivent 10 florins néerlandais (45 euros) pour 1 000 litres d'huiles légères fournies et les stations-service situées entre 10 et 20 kilomètres de la frontière reçoivent 50 florins (23 euros) pour 1 000 litres d'huiles légères fournies ([4]). Ces montants sont ensuite doublés.

(12) Si les accises sur les huiles légères sont augmentées en Allemagne, les montants des aides sont réduits respectivement de 10/11 et 5/11 du montant de l'augmentation des accises pour 1 000 litres d'huiles légères en Allemagne ([5]). Le montant total de l'aide devrait atteindre 126 millions de florins [52,7 millions d'euros ([6])], en fonction du chiffre d'affaires enregistré par les stations-service et des augmentations éventuelles des accises en Allemagne. L'aide sera consentie pendant trois ans au maximum, soit jusqu'au 1er juillet 2000.

([4]) Selon la base juridique modifiée par décret ministériel du 15 décembre 1997, *Staatscourant nº 241*. Aux termes de la notification originale, les stations-service se trouvant à 10 kilomètres de la frontière devaient recevoir 80 florins (36 euros) pour 1 000 litres d'huiles légères fournies et celles se trouvant entre 10 et 20 kilomètres de la frontière, 40 florins (18 euros) pour 1 000 litres d'huiles légères fournies. Le texte original ne mentionnait pas le doublement du montant de l'aide.
([5]) Article 5 de la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande du 21 juillet 1997, modifiée par décret ministériel du 15 décembre 1997.
([6]) Conformément aux taux de conversion irrévocablement fixés entre l'euro et les monnaies des États membres à compter du 1er janvier 1999.

(13) Dans leur notification ([7]), les autorités néerlandaises ont indiqué que la mesure devrait relever de la règle *de minimis*, étant donné qu'un plafond de 100 000 euros par station-service est fixé pour la durée de l'aide. À cet égard, elles estiment que chaque station-service peut être considérée comme une entreprise distincte et que la Commission devrait approuver ces mesures sans soulever d'objections.

(14) D'après les autorités néerlandaises, il existe trois types de stations-service aux Pays-Bas.

(15) Dans la première catégorie, celle du revendeur/propriétaire (*dealer owned/dealer operated* — Do/Do), le revendeur est également propriétaire de la station-service qu'il l'exploite; il supporte les risques de cette exploitation et est lié à son fournisseur par un accord d'achat exclusif d'une durée de cinq ans, pouvant être reconduit pour cinq années supplémentaires, conformément au règlement (CEE) nº 1984/83 ([8]).

(16) Dans la deuxième catégorie, celle du revendeur/locataire (*company owned/dealer operated* — Co/Do), le revendeur loue la station-service qu'il exploite; il supporte les risques de cette exploitation et est lié à la compagnie pétrolière, pour toute la durée de la location, par un accord d'achat exclusif conformément au règlement (CEE) nº 1984/83.

(17) Dans la troisième et dernière catégorie, celle du revendeur salarié (*company owned/company operated* — Co/Co) la station-service est exploitée par des salariés ou des filiales de la compagnie pétrolière. Les salariés/filiales ne supportent pas les risques de l'exploitation et ne peuvent choisir librement leurs fournisseurs; le règlement (CEE) nº 1984/83 ne s'applique donc pas dans le cas d'espèce.

(18) Le ministère néerlandais des finances a chargé Senter, un organe exécutif du ministère des affaires économiques dans le domaine de la technologie, de l'énergie et de l'environnement, de mettre l'aide à exécution ([9]).

(19) Pour pouvoir répondre à la demande d'information de la Commission, Senter a envoyé aux stations-service concernées un questionnaire portant sur les points suivants: a) nom de la station-service; b) nom du propriétaire de la station-service; c) forme juridique de l'entreprise; d) catégorie de la station-service (Do/Do, Co/Do ou Co/Co); e) marque des huiles légères vendues; f) une copie des contrats d'achat exclusif a-t-elle été envoyée à Senter?; g) quantité d'huiles légères vendues par an; h) existe-t-il un système de gestion des prix?; i) la compagnie pétrolière a-t-elle autorité sur le revendeur concerné? et j) le revendeur supporte-t-il les risques de l'exploitation de la station-service concernée?

3. RAISONS AYANT CONDUIT À L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE

(20) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, était fondée sur deux motifs.

(21) Tout d'abord, la Commission a jugé que la règle *de minimis* pourrait s'appliquer si chaque station-service pouvait être considérée comme une entreprise distincte. D'après la Commission, une station-service ne peut être considérée comme une entreprise distincte si un même propriétaire possède plusieurs stations-service (ce qui peut être le cas des stations-service Co/Co) ou si les accords combinés de location et d'achat exclusif restreignent la liberté des exploitants «indépendants» au point que ceux-ci sont *de facto* contrôlés par les grandes compagnies pétrolières (comme ce peut être le cas des stations-service Co/Do).

(22) Ensuite, la Commission a estimé que, vu les circonstances particulières de l'espèce, la règle *de minimis* peut être interprétée comme une présomption juridique réfutable. Cela signifie que, même si le montant de l'aide est peu important et se situe donc en deçà du seuil de la règle *de minimis*, celle-ci ne s'applique pas si l'aide a une incidence sur les échanges et la concurrence entre les États membres.

(23) Enfin, la Commission a posé dans sa décision trois questions destinées à lui permettre de discerner clairement la structure de propriété des stations-service concernées et de juger si la liberté d'action des exploitants «indépendants» est à ce point restreinte qu'ils sont en réalité placés sous le contrôle de la compagnie pétrolière concernée:

«1) une liste des propriétaires des 624 ([10]) stations-service, la répartition de celles-ci entre les trois catégories susmentionnées, ainsi que des informations actualisées sur la part de marché de ces diverses stations, ventilées par propriétaire;

([7]) La notification des autorités néerlandaises ne correspond pas à la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande. D'après le point 6 de la notification, la subvention se monte à «100 000 écus par station-service pour la durée maximale complète de l'aide (jusqu'au 30 juin 2000 inclus)», tandis que l'article 4 de la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande, telle que publiée au *Staatscourant nº 138* du 23 juillet 1997, prévoit que la subvention maximale par demandeur correspond à la contre-valeur en florins de 100 000 écus pour la période du 1er juillet 1997 au 30 juin 2000 inclus.

([8]) Règlement (CEE) nº 1984/83 de la Commission du 22 juin 1983 concernant l'application de l'article 85, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords d'achat exclusif (JO L 173 du 30.6.1983, p. 5).

([9]) Accords d'exécution entre le ministère des finances et Senter concernant la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande du 17 juin 1998 (référence: ZTD850161.MIM).

([10]) Au départ, les autorités néerlandaises avaient notifié une aide en faveur de 624 stations-service. Or, d'après la liste d'entreprises bénéficiaires fournie par les autorités néerlandaises, il s'agit en fait de 633 stations-service. La présente décision porte donc sur 633 et non sur 624 stations-service.

2) des données comparables sur la structure de la propriété des stations-service dans l'ensemble des Pays-Bas, ainsi que dans la région où l'aide doit être accordée. Si la structure générale de la première ne peut être appliquée à la seconde, le gouvernement néerlandais doit en expliquer les raisons; et

3) des copies de tous les accords combinés d'achat exclusif et de location passés par chacune des compagnies pétrolières, de façon à pouvoir apprécier si la liberté d'action des exploitants "indépendants" est restreinte au point qu'ils sont *de facto* contrôlés par les grandes compagnies pétrolières.»

4. RAISONS DE L'INJONCTION DE LA COMMISSION DE FOURNIR DES INFORMATIONS

(24) Étant donné que les autorités néerlandaises n'avaient pas donné de réponse satisfaisante aux questions figurant dans la décision d'ouverture de la procédure, la Commission les a mises en demeure de lui fournir les renseignements demandés. Les questions étaient pratiquement identiques à celles que la Commission leur avait déjà posées par lettre du 22 septembre 1997 et qu'elle avait répétées dans sa lettre du 17 décembre 1997. La Commission a considéré la réponse des autorités néerlandaises comme insuffisante, pour les raisons suivantes:

(25) En ce qui concerne la première question, les autorités néerlandaises n'avaient notamment pas fourni de liste motivée des 633 stations-service et de leurs propriétaires et elles n'avaient pas indiqué la répartition de ces stations-service dans les trois catégories. En outre, les autorités néerlandaises n'ont pas réagi au caractère apparemment contradictoire des données relatives à cette répartition, relevé dans la décision de la Commission ouvrant la procédure.

(26) En ce qui concerne la deuxième question, les autorités néerlandaises n'ont pas présenté d'observations spécifiques, mais ont indiqué d'une façon générale qu'elles ne pouvaient donner de réponses appropriées aux questions 2 et 3. Cela semble en contradiction avec le point de vue des organisations sectorielles, selon lesquelles il n'y a pas de raison de penser que la structure de propriété des stations-service de la zone frontalière diffère notablement de celle qui prévaut dans le reste du pays.

(27) En ce qui concerne la troisième question, la demande de copie de tous les accords combinés d'achat exclusif et de location passés par chacune des compagnies pétrolières, la Commission n'a pu admettre les arguments des autorités néerlandaises selon lesquels les organisations sectorielles n'auraient pas accès à ces informations.

(28) Enfin, la Commission a mis les autorités néerlandaises en demeure, à la suite des observations présentées par des tiers après l'ouverture de la procédure par la Commission, de préciser si les accords conclus par Q8 avec les exploitants de la région concernée comportent un système de gestion des prix (SGP). La Commission a également demandé aux autorités néerlandaises de confirmer si les autres compagnies pétrolières appliquent un système similaire dans la zone bénéficiant de l'aide.

5. OBSERVATIONS DES TIERS

(29) Après la publication de la décision de la Commission ouvrant la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 1, du traité CE à l'égard de l'aide concernée, la Commission a reçu les observations de dix intéressés. Parmi celles-ci, a) trois provenaient d'exploitants individuels (BP, BP et De Fakkel); b) quatre provenaient de compagnies pétrolières (Q8, Texaco, Shell et Total) et c) trois provenaient d'organisations sectorielles (NOVE, Bovag et BETA). Le 12 mars 1999, la Commission a en outre reçu une lettre d'un exploitant qui est également président de la VEB (Vereniging Exploitanten Benzinestations, association des exploitants de stations-service). La Commission ne peut cependant prendre cette dernière lettre en considération, étant donné qu'elle l'a reçue après l'expiration du délai prévu dans la communication de la décision d'ouverture de la procédure, c'est-à-dire après le 9 novembre 1998.

(30) a) Les trois lettres des exploitants individuels répètent l'information demandée par Senter dans ses questionnaires ([11]). En général, ces lettres expriment une inquiétude de voir supprimer l'aide et de devoir éventuellement la restituer. Elles soulignent que l'aide est nécessaire parce que les anciens clients des exploitants vont faire le plein en Allemagne depuis la hausse des accises sur les huiles légères aux Pays-Bas. Dans sa lettre, De Fakkel BV porte à la connaissance de la Commission que, pour recevoir une aide pour chacune de ses stations-service situées à proximité de la frontière allemande (5 stations-service sur 18 au total), l'entreprise a été scindée en plusieurs entités juridiques.

(31) b) Les quatre compagnies concernées (Q8, Texaco, Shell et Total) estiment que les autorités néerlandaises ne pouvaient fournir les contrats d'achat exclusif demandés parce qu'elles n'en possèdent pas de copie et ne disposent pas des moyens légaux d'en obtenir. Les compagnies pétrolières elles-mêmes ne peuvent fournir les contrats en question sans disposer dans chaque cas de

([11]) Voir considérant 19.

l'autorisation de toutes les parties. Total ne juge pas nécessaire de fournir des copies des contrats. Aussi bien Texaco que Total soulignent que la part de marché d'une compagnie pétrolière aux Pays-Bas, exprimée en quantité d'huiles légères vendues, ne peut refléter la structure de propriété des stations-service individuelles, étant donné que le chiffre d'affaires par station peut varier considérablement. D'après Texaco, Shell et Q8, les revendeurs de la catégorie Co/Do travaillent de façon indépendante et assument les risques de l'exploitation. Pour le démontrer, Q8 a fourni une copie d'un contrat type d'achat exclusif destiné aux stations-service Co/Do. Texaco estime que, en vertu de la règle *de minimis*, chaque station-service doit être considérée comme une entreprise distincte. Enfin, la compagnie pétrolière Total fait valoir que l'aide ne peut être considérée comme perturbant la concurrence, étant donné qu'elle ne compense que partiellement les pertes subies par les stations-service concernées.

(32) c) Trois organisations sectorielles ont présenté leurs observations lors de l'ouverture de la procédure, à savoir NOVE, BETA et Bovag.

(33) NOVE (*Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche*, organisation néerlandaise pour le secteur de l'énergie), représente 1 000 stations-service et 500 fournisseurs de produits pétroliers aux Pays-Bas. NOVE n'est pas d'accord avec le lien présumé par la Commission entre la représentation d'une marque et la structure de propriété. En outre, l'organisation ne comprend pas comment l'existence d'un contrat de location peut indiquer un contrôle externe. En ce qui concerne la liste complète des propriétaires et la preuve de propriété, ni les autorités néerlandaises ni NOVE n'ont accès à ces données. Seules les parties concernées peuvent les fournir.

(34) BETA (*Belangevereniging Tanskstations*, association de défense des intérêts des stations-service) compte 850 membres, qui exploitent environ 1 400 stations-service. Seuls les exploitants indépendants peuvent appartenir à BETA, car l'une de ses tâches principales consiste à aider ses membres lors des négociations avec les compagnies pétrolières. Environ la moitié des membres de BETA appartient à la catégorie Do/Do et l'autre moitié à la catégorie Co/Do. Les deux catégories de stations-service sont exploitées pour compte propre et l'aide profite donc uniquement à ces stations-service et à personne d'autre. D'après BETA, 90 % des bénéficiaires de l'aide n'exploitent qu'une seule station et ces personnes devraient pouvoir conserver la subvention. En ce qui concerne les accords de distribution demandés, BETA estime qu'une copie d'un exemplaire type devrait suffire. Enfin, BETA est d'avis que la mesure ne perturbe pas la concurrence, étant donné que le chiffre d'affaires des revendeurs de carburants dans la région qui bénéficie de l'aide a diminué de 15 à 25 % depuis l'augmentation des accises concernée.

(35) D'après la Bovag (association des vendeurs de voitures et de camions, des entreprises générales d'automobiles, de deux-roues, de caravanes, de remorques, de réparation automobile et de lavage de voitures, des écoles de conduite, des entreprises de location et *leasing* automobile et des stations-service), l'aide attribuée aux stations-service en vertu de la règle *de minimis* ne compense que partiellement les pertes qu'elles ont subies depuis l'augmentation des accises. La Bovag met l'accent sur le fait que, même dans la catégorie Co/Do, le revendeur travaille à son compte et assume les risques. En outre, elle estime que l'aide doit être attribuée par station-service, même si un revendeur possède plus d'une station. D'après la Bovag, les résultats de son enquête interne, réalisée en mars 1998 et à laquelle 3 300 stations-service ont pris part, confirment les chiffres fournis par les autorités néerlandaises. Une liste des stations-service bénéficiaires peut être obtenue auprès de Senter. Les accords combinés de location et de distribution doivent être demandés directement aux stations-service concernées.

6. **OBSERVATIONS DES PAYS-BAS**

(36) Les autorités néerlandaises ont formulé dans quatre lettres une réponse à la décision de la Commission d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE et à son injonction de fournir des informations. Ces lettres, à savoir a) la lettre du 29 octobre 1998; b) la lettre du 17 mars 1999; c) la lettre du 6 avril 1999 et d) la lettre du 20 mai 1999, sont résumées ci-dessous.

(37) a) Dans leur réponse du 29 octobre 1998 relative à l'ouverture de la procédure, les autorités néerlandaises font observer qu'elles ont déjà répondu en partie à la première question posée dans la lettre de la Commission du 29 juillet 1998. Étant donné que, pour répondre aux questions 2 et 3, les informations nécessaires doivent être fournies par les organisations sectorielles, celles-ci ont été consultées. D'après les autorités néerlandaises, ces organisations ont fait savoir qu'elles ne pouvaient communiquer les données demandées parce que i) elles ne disposaient pas de ces informations et ii) elles ne voyaient pas la nécessité des informations demandées.

(38) Enfin, les autorités néerlandaises font remarquer que l'enseigne d'une station-service (la marque de carburant qui y est vendue) ne donne pas d'indication sur la structure de propriété de cette station-service. Elles terminent leur lettre en se déclarant disposées à rencontrer la Commission à n'importe quel moment afin d'examiner si l'information peut être obtenue d'une autre façon.

(39) Le gouvernement néerlandais a en outre joint à sa réponse le point de vue présenté par le cabinet d'avocats De Brauw, Blackstone et Westbroek au nom des organisations sectorielles concernées. Le cabinet d'avocats analyse tout d'abord en détail le concept d'«entreprise» dans le cadre de la législation communautaire sur la concurrence, telle qu'elle figure notamment dans le règlement sur les concentrations et dans les articles 81 et 82 du traité CE.

(40) Ensuite, il présente des observations sur les questions posées par la Commission. Le document indique qu'une partie des informations relatives à la première question doit être demandée auprès de Senter ou être obtenue par l'intermédiaire des chambres de commerce ou du cadastre.

(41) À la deuxième question, le cabinet d'avocats répond qu'il ne voit pas de raison de supposer que la structure de propriété des stations-service dans la région frontalière diffère notablement de celle qui prévaut dans le reste du pays.

(42) Enfin, le cabinet d'avocats fait valoir qu'il n'est pas nécessaire de fournir tous les contrats de l'ensemble du pays, étant donné que l'aide ne concerne que la région frontalière. Quoi qu'il en soit, le contenu de ces contrats ne peut présenter d'intérêt, étant donné que le ministère des finances considère les stations-service comme des entreprises distinctes. En conclusion, De Brauw souligne l'importance du principe d'égalité en droit communautaire.

(43) b) Dans leur première réponse à l'injonction de la Commission de fournir des informations, datée du 17 mars 1999, les autorités néerlandaises portent à la connaissance de la Commission qu'elles ont demandé aux bénéficiaires de l'aide i) de décrire la structure de propriété des stations-service concernées; ii) de fournir des informations sur l'application de systèmes de gestion des prix et iii) de transmettre une copie des accords d'achat exclusif qui pourraient éventuellement limiter l'indépendance des revendeurs. La majorité des bénéficiaires ont répondu à cette demande. Ces documents ont été transmis à la Commission. La réponse des autorités néerlandaises était accompagnée d'une liste mentionnant les noms de tous les bénéficiaires (ainsi que leur nature juridique). À la suite de l'injonction de la Commission de fournir des informations, les autorités néerlandaises ont, indiquent-elles, demandé de nouvelles informations aux propriétaires des stations-service. Ces nouvelles informations seront transmises à la Commission dès qu'elles auront été reçues.

(44) c) Dans leur deuxième réponse à l'injonction de la Commission de fournir des informations, datée du 6 avril 1999, les autorités néerlandaises ont transmis les autres réponses des bénéficiaires à la Commission. Cette lettre était accompagnée i) d'une copie des accords d'exécution entre le ministère des finances et Senter concernant la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande ([12]) et ii) d'une copie de la base juridique modifiée le 15 décembre 1997 ([13]). La Commission a reçu au total 574 accords d'achat exclusif et les questionnaires établis par Senter.

(45) d) Par lettre du 5 mai 1999, la Commission a demandé aux autorités néerlandaises de répondre d'urgence i) aux questions encore sans réponse figurant dans l'injonction de fournir des informations et ii) à un certain nombre de questions découlant de la modification de la base juridique effectuée le 15 décembre 1997, avec effet rétroactif au 1er juillet 1997, qui n'avait pas été signalée à la Commission. Enfin, la Commission a demandé aux autorités néerlandaises iii) d'indiquer quelles mesures les Pays-Bas ont l'intention de prendre à la suite de l'augmentation de 0,06 mark allemand (0,03 euro) par litre des accises sur les huiles légères en Allemagne, à dater du 1er avril 1999.

(46) En réponse à cette dernière requête, en particulier à la question i), les autorités néerlandaises ont fourni un aperçu sous forme de tableau. Ce tableau comprenait: le numéro d'enregistrement sous lequel la subvention avait été attribuée, le nom de la station-service concernée, la forme juridique de la station-service, la catégorie de la station-service (Do/Do, Co/Do ou Co/Co), le fait que l'exploitant de la station-service concernée ait répondu ou non à la demande d'information, la marque de carburant et des articles apparentés vendus dans la station-service ainsi que la nature et le type d'accords que les autorités néerlandaises ont reçus du demandeur de subvention et transmis à la Commission. La catégorie (Do/Do, Co/Do ou Co/Co) est indiquée selon les déclarations du demandeur. Sur la base des données dont disposent les autorités néerlandaises, il s'avère que si l'on applique les différentes catégories à tous les demandeurs de subvention, 43 % environ appartiennent à la catégorie Do/Do et 17 % à la catégorie Co/Do. 13 % se considèrent comme propriétaires, propriétaires-exploitants ou exploitants agissant pour leur propre compte et à leurs propres risques. Un seul demandeur (0,2 %) a déclaré appartenir à la catégorie Co/Co.

(47) D'après les autorités néerlandaises, l'indication des marques de carburant et d'articles apparentés est également fondée sur les informations fournies par les demandeurs de subvention. Un certain nombre de demandeurs n'ont pas répondu à cette question (environ 23 %). Cela signifie que la répartition des parts de marché demandée par la Commission doit se fonder sur 77 % des stations-service. Il convient de faire observer que, d'après les autorités néerlandaises, ces stations-service représentent environ 81 % des huiles légères vendues dans la région frontalière. Les parts de marché calculées sur la base des données disponibles correspondent à la période de référence de juillet 1996 à juin 1997 inclus. Ces parts de marché — qui concernent donc uniquement la région située à proximité de la frontière allemande et sont tout au plus indicatives — se présentent comme suit:

Shell	[...] %
BP/Mobil	[...] %
Esso	[...] %
Texaco	[...] %
Total	[...] %
Autres (y compris marque propre)	[...] %
AVIA	[...] %
Fina	[...] %
Q8 (KPN)	[...] %.

(48) Dans leur réponse, les autorités néerlandaises signalent que ces parts de marché ne peuvent donner aucune indication sur la structure de propriété des stations-service. Le fait que les stations-service portent l'enseigne

([12]) Voir note 9 de bas de page.
([13]) Voir note 4 de bas de page.

d'une compagnie pétrolière ne signifie pas que l'exploitant ne travaille pas entièrement pour son propre compte et à ses propres risques et puisse donc être classé automatiquement dans la catégorie Do/Do ou du moins Co/Do.

(49) Les autorités néerlandaises ont posé aux compagnies pétrolières et aux exploitants des stations-service concernées la question relative à l'application d'un système de gestion des prix par d'autres compagnies pétrolières que Q8. Elles s'engagent à transmettre ces données à la Commission dès qu'elles les auront reçues.

(50) D'après les autorités néerlandaises, le système de gestion des prix fait partie, à une seule exception près, des contrats conclus entre Q8 et les revendeurs dans la région concernée. Dans le cadre des contrats conclus par Q8 avec ses revendeurs, il est établi que c'est le revendeur lui-même qui fixe son prix de vente pour le carburant automobile. Dans ce contexte, il peut négocier avec Q8 l'intégration du système de gestion des prix dans l'accord de base. Ce système comporte la possibilité que Q8 assume, dans les conditions prévues au contrat, une partie de la réduction consentie par le revendeur sur le prix recommandé. Des tableaux, qui font partie de l'accord de base, indiquent, par carburant, pour chaque cent par litre de réduction supplémentaire, quelle proportion est supportée par Q8 ou par le revendeur. Certains revendeurs préferent assumer entièrement le risque des réductions supplémentaires à la pompe, en échange d'une réduction plus importante dans l'accord de base.

(51) En ce qui concerne la question ii) relative à la modification de la base juridique, les autorités néerlandaises donnent l'explication suivante: depuis le 1er juillet 1997, la subvention n'est attribuée qu'à concurrence d'un plafond de 100 000 euros par entreprise, à savoir la personne physique ou morale pour le compte et au risque de laquelle une ou plusieurs stations-service sont exploitées. La modification intervenue en décembre 1997, à laquelle se réfère la Commission, ne change rien à l'esprit du système sur ce point. La notification (conditionnelle) sur la base de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE ne concerne pas la réglementation actuelle, mais l'intention du gouvernement néerlandais d'étendre le domaine d'application de cette réglementation, intention qui n'a pas été concrétisée. Ce projet d'extension de la réglementation consistait à accorder l'aide par station-service. Ce dernier point a amené le gouvernement néerlandais à demander à la Commission si l'octroi des subventions par station-service serait acceptable dans le cadre de la règle *de minimis* et, si la règle *de minimis* n'autorisait pas une telle extension, à la notifier comme projet d'aide. Les autorités néerlandaises soulignent que ce projet ne sera pas exécuté avant que la Commission se soit prononcée à cet égard.

(52) En ce qui concerne la question iii) relative aux mesures que compte prendre le gouvernement néerlandais à l'égard de la réglementation sur les subventions, à la suite de l'augmentation récente des accises en Allemagne, les autorités néerlandaises apportent les précisions qui suivent. À dater du 1er avril 1999, les accises allemandes sur les huiles légères ont été augmentées de 0,06 mark allemand (0,03 euro) par litre. En florins néerlandais, cela correspond à une hausse de 0,068 florin néerlandais par litre, soit 68 florins (31 euros) pour mille litres. Conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande, le montant de 100 florins (45 euros) pour les stations-service situées dans un rayon de 10 kilomètres de la frontière allemande (1re catégorie), a été réduit de 10/11 de 68 florins, soit 62 florins (28 euros), à dater du 1er mai 1999. Le montant de 50 florins pour les stations-service situées entre 10 et 20 kilomètres de la frontière allemande (2e catégorie) a été réduit de 5/11 de 68 florins, soit 31 florins (14 euros). Les nouveaux montants sont entrés en vigueur à dater du 1er mai 1999 et s'élèvent maintenant à 38 florins (17 euros) pour mille litres pour les stations-service de la première catégorie et à 19 florins (9 euros) pour les stations-service de la deuxième catégorie.

7. APPRÉCIATION DE L'AIDE

7.1. Base juridique de l'appréciation

(53) Les autorités néerlandaises ont notifié leur intention d'accorder une aide à 633 stations-service situées à proximité de la frontière allemande. D'après le point 6 de la notification, le plafond de la subvention pour la durée totale (maximale) de la mesure d'aide (jusqu'au 1er juillet 2000) se monte à 100 000 euros par station-service. La notification ne se réfère pas à une base juridique.

(54) Les autorités néerlandaises ont cependant joint en annexe à la notification le décret ministériel instaurant la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande (*Tijdelijke regeling subsidie tankstations grensstreek Duitsland*) ([14]). L'article 4 de cette réglementation prévoit que la subvention maximale par demandeur se monte à l'équivalent de 100 000 euros en florins néerlandais pour la période du 1er juillet au 30 juin 2000.

(55) D'après les autorités néerlandaises, comme l'explique la lettre accompagnant la notification, cette dernière mesure constitue une aide de portée moindre, mise en vigueur au 1er juillet 1997 dans l'attente des résultats de la procédure à la Commission. Les autorités néerlandaises estiment que cette dernière mesure est quasiment identique à la mesure proposée, à la différence qu'elle ne s'applique pas aux stations-service en tant que telles, mais aux entrepreneurs, c'est-à-dire aux personnes physiques ou morales pour le compte et au risque desquelles une ou plusieurs stations-service sont exploitées, et à leurs ayants cause. Les autorités néerlandaises font valoir que la mesure d'aide, qui ne répond pas entièrement à l'objectif de compensation, est manifestement conforme à la règle *de minimis*.

([14]) Voir note 7 de bas de page.

(56) Dans leur lettre du 20 mai 1999, les autorités néerlandaises expliquent que le but de la notification était d'étendre le domaine d'application des mesures existantes. Cette extension porte sur l'attribution d'une aide par station-service et non plus par demandeur. Pour cette raison, les autorités néerlandaises ont demandé à la Commission si l'octroi de subventions par station-service était admissible dans le cadre de la règle *de minimis*. Elles affirment que ce projet n'a pas été mis à exécution.

(57) Comme les autorités néerlandaises ont notifié un projet d'aide sans base juridique, tout en appliquant simultanément une mesure d'aide similaire fondée sur une base juridique, mais qui n'a pas été notifiée, on peut se demander si le choix d'un plafond d'aide par station-service ou par demandeur modifie l'appréciation de la Commission.

(58) À cet égard, il convient de rappeler que le ministère des finances a chargé l'organisme Senter de l'application de la subvention temporaire aux stations-service situées près de la frontière allemande, comme indiqué dans la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande. À la suite de l'injonction de la Commission de fournir des informations, Senter a communiqué à la Commission, par l'intermédiaire des autorités néerlandaises, une liste de 633 demandeurs d'aide à ce titre.

(59) La fixation, dans la mesure déjà exécutée, d'un plafond de 100 000 euros par demandeur plutôt que par station-service semble à première vue éliminer le risque de cumul d'aides dans les situations où la même personne exploite plusieurs stations-service. Cependant, après avoir examiné les 574 accords d'achat exclusif et questionnaires fournis par Senter et correspondant à la liste des demandeurs fournie par le même organisme, la Commission a constaté que la règle de cumul n'avait pas été respectée, même si le montant maximal a été fixé par demandeur, pour trois raisons. Tout d'abord, un même demandeur revient plusieurs fois sur la liste. Ensuite, le système n'empêche pas un demandeur de profiter plusieurs fois de l'aide en scindant l'entreprise en plusieurs entités juridiques, comme l'a fait De Fakkel BV ([15]). Enfin, la fixation d'un plafond d'aide au niveau des demandeurs ne tient pas compte du bénéficiaire *de facto* de l'aide en vertu de l'application du système de gestion des prix ([16]).

(60) L'appréciation par la Commission de l'aide dans le cadre de la règle *de minimis*, comme exposé plus bas, s'applique donc aussi bien à l'application de l'aide notifiée qu'à l'aide mise à exécution, fondée sur la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande.

([15]) Voir considérant 30.
([16]) Voir considérants 83-86.

(61) Étant donné qu'il existe un doute sur la question de savoir si l'aide initiale, fondée sur la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande, et le projet notifié d'extension de l'aide sont conformes à la règle *de minimis*, l'aide initiale et son extension auraient dû toutes deux être notifiées à la Commission. L'argument des autorités néerlandaises, selon lequel l'obligation de notification ne porte que sur l'extension du domaine d'application de l'aide, n'est donc pas recevable. Les autorités néerlandaises auraient également dû notifier à la Commission les modifications de la base juridique, la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande du 21 juillet 1997, apportées par décret ministériel du 15 décembre 1997, avec effet rétroactif au 1er juillet 1997 ([17]).

(62) Les autorités néerlandaises n'ont donc pas respecté l'obligation qui leur incombe en vertu de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, qui prévoit qu'une aide ne peut être accordée avant que la Commission ait fait connaître sa position.

7.2. **Appréciation de la mesure à la lumière de la décision provisoire de demande d'informations**

(63) Bien que la Commission ait mis les autorités néerlandaises en demeure de lui fournir les informations demandées, elle n'a toujours reçu aucune donnée sur 250 stations-service, soit environ 40 % des 633 stations-service pouvant bénéficier de l'aide. Sur ces 250 stations-service, les autorités néerlandaises, soit n'ont reçu aucune information (59 stations-service), soit ont reçu des informations incomplètes (191 stations-service).

(64) La Commission estime que les informations sont incomplètes lorsqu'une station-service s'est bornée à remplir le questionnaire de Senter sans transmettre une copie de ses accords d'achat exclusif. De ce fait, ses réponses au questionnaire ne sont pas étayées par des pièces justificatives. Les stations-service se placent par exemple elles-mêmes dans l'une des trois catégories Do/Do, Co/Do ou Co/Co, sans apporter de preuves à l'appui de ce classement. Les stations-service affirment également qu'elles sont indépendantes, mais cette affirmation n'est pas non plus justifiée par des éléments probants.

a) Les autorités néerlandaises n'ont fourni à la Commission aucune information sur les 59 stations-service suivantes ([18]):

7, 11, 13, 46, 175, 201, 202, 222, 234, 249, 252, 258, 280, 291, 297, 298, 314, 323, 350, 364, 372, 373, 382, 393, 405, 407, 411, 416, 420, 476, 491, 510, 512, 531, 533, 535, 539, 551, 552, 553, 557, 568, 580, 588, 590, 599, 604, 610, 613, 620, 621, 625, 642, 644, 658, 663, 764, 765 et 766.

([17]) Voir note 4 de bas de page.
([18]) La numérotation est la même que celle qui est utilisée par le gouvernement néerlandais.

b) Les autorités néerlandaises ont fourni des informations incomplètes sur les 191 stations-service suivantes:

2, 8, 9, 20, 27, 31, 41, 42, 59, 60, 61, 66, 68, 73, 76, 78, 82, 84, 94, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 115, 116, 120, 121, 122, 124, 126, 130, 131, 134, 145, 149, 152, 154, 156, 158, 162, 164, 167, 182, 183, 184, 187, 196, 200, 205, 210, 212, 214, 216, 220, 225, 226, 227, 233, 237, 238, 240, 245, 250, 257, 267, 269, 270, 282, 286, 288, 295, 300, 307, 309, 310, 321, 327, 328, 331, 334, 340, 345, 349, 351, 353, 365, 369, 374, 375, 376, 378, 379, 380, 385, 389, 394, 399, 401, 402, 404, 418, 423, 434, 444, 447, 449, 450, 451, 455, 456, 460, 467, 471, 477, 478, 480, 481, 489, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 507, 508, 509, 511, 513, 515, 516, 517, 520, 522, 526, 529, 530, 532, 534, 538, 542, 543, 546, 549, 554, 555, 556, 565, 566, 567, 571, 577, 579, 581, 585, 589, 591, 596, 602, 605, 609, 611, 612, 615, 616, 617, 618, 623, 624, 626, 629, 632, 637, 638, 639, 641, 643, 645, 646, 649, 653, 659, 662, 665, 666 et 769.

(65) Faute d'avoir toutes les informations demandées, la Commission ne peut exclure que l'aide ait une influence notable sur les échanges et la concurrence entre les États membres, au sens de la communication de la Commission sur la règle *de minimis* et conformément à sa décision provisoire. Elle devra donc rendre une décision finale à l'égard des stations-service susmentionnées.

7.3. **Appréciation de la mesure à la lumière de la règle *de minimis***

7.3.1. *Appréciation à la lumière de la deuxième raison justifiant l'ouverture de la procédure*

(66) La communication de la Commission relative aux aides *de minimis* ([19]) indique que la règle *de minimis* introduite par la Commission «fixe un seuil d'aide en montant absolu, au-dessous duquel l'article 92, paragraphe 1, du traité peut être considéré comme inapplicable et l'aide n'est plus soumise à notification préalable à la Commission en vertu de l'article 93, paragraphe 3, du traité».

(67) Sur la base de cette formulation, la Commission avait considéré, dans sa décision d'ouvrir la procédure, que vu les circonstances particulières de l'espèce, la règle *de minimis* pouvait être interprétée comme une présomption réfragable, c'est-à-dire que même si le montant de l'aide est peu important et se situe donc en deçà du seuil de la règle *de minimis*, celle-ci ne s'applique pas si l'aide a une incidence sur la concurrence et les échanges entre les États membres.

(68) Après avoir approfondi la question, la Commission est cependant arrivée à la conclusion qu'une telle présomption réfragable compromettrait le caractère absolu de la règle *de minimis*. Le raisonnement qui est à la base de cette règle veut que, lorsque le plafond est respecté, il est admis que l'aide n'a pas d'incidence sensible sur les échanges et la concurrence entre les États membres et ne tombe donc pas sous le coup de l'article 87, paragraphe 1. Déroger à ce principe, en raison des circonstances particulières de l'espèce, créerait une incertitude juridique quant à la portée et à l'application de la règle *de minimis* en général.

(69) La Commission ne peut donc fonder son appréciation sur un abus possible de la règle *de minimis*; cette appréciation doit s'effectuer à la lumière de la première raison de l'ouverture de la procédure, à savoir le risque de cumul d'aides découlant de l'application de la règle *de minimis*, soit parce qu'un même propriétaire possède plusieurs stations-service, soit parce que le fournisseur exerce un contrôle *de facto* sur le revendeur, en vertu des conditions prévues dans un accord d'achat exclusif.

7.3.2. *Appréciation à la lumière de la première raison d'ouverture de la procédure*

(70) Conformément à la règle *de minimis* modifiée ([20]), «le montant maximal total d'aide *de minimis* est de 100 000 écus sur une période de trois ans débutant au moment de la première aide *de minimis*». La communication mentionne également ce qui suit:

«La Commission a le devoir de s'assurer que les États membres n'accordent pas à leurs entreprises des aides incompatibles avec le marché commun. Les États membres sont tenus de faciliter l'accomplissement de cette mission en établissant un mécanisme de contrôle qui assure que le cumul de différentes aides accordées à un même bénéficiaire au titre d'aide *de minimis*, ne porte pas le montant total de ce type d'aide à plus de 100 000 écus sur une période de trois ans. En particulier, l'octroi d'une aide *de minimis* ou les modalités d'un régime prévoyant l'octroi de ce type d'aide doit comporter une condition expresse prévoyant qu'une aide supplémentaire accordée à la même entreprise au titre du *de minimis* ne doit pas porter le montant total de l'aide *de minimis* dont bénéficie l'*entreprise* à un niveau supérieur à la limite de 100 000 écus sur une période de trois ans.»

(71) Dans sa décision d'ouvrir la procédure, la Commission a estimé que la règle *de minimis* ne pourrait s'appliquer que si chaque station-service pouvait être considérée comme une entreprise distincte. Une station-service ne peut être considérée comme une entreprise distincte si un même

([19]) JO C 68 du 6.3.1996, p. 9.

([20]) Voir note 19 de bas de page.

propriétaire possède plusieurs stations-service, ce qui peut être le cas pour les stations-service qui appartiennent à la compagnie pétrolière et sont exploitées par elles (stations-service Co/Co) ou lorsque la liberté des exploitants «indépendants» est à ce point limitée par des accords exclusifs d'achat et de location que les grandes compagnies pétrolières exercent un contrôle de fait sur eux, comme ce peut être le cas des stations-service appartenant à la compagnie pétrolière et exploitées par le revendeur (stations-service Co/Do).

(72) Sur la base de la formulation de la communication relative aux aides *de minimis* citée ci-dessus (l'aide «ne doit pas porter le montant total de l'aide *de minimis* dont bénéficie l'entreprise à un niveau supérieur à la limite de 100 000 écus sur une période de trois ans») et du texte de la première raison, mentionnée plus haut, ayant conduit la Commission à ouvrir la procédure ([21]), les observations des intéressés (Texaco, Shell, Q8, BETA, Bovag) et des autorités néerlandaises ont essentiellement porté sur la question de savoir si les exploitants se trouvant dans une structure Do/Do ou Co/Do pouvaient être considérés comme indépendants et comme assumant les risques de l'exploitation de la station-service.

(73) Il ressort des observations des intéressés, et notamment des arguments présentés par le cabinet d'avocats De Brauw, Blackstone et Westbroek au nom des organisations sectorielles et joints à la réponse des autorités néerlandaises à l'ouverture de la procédure, qu'ils fondent leur raisonnement sur le droit communautaire de la concurrence, et en particulier sur le concept d'«entreprise» tel qu'il figure dans le règlement sur les concentrations et dans les articles 81 et 82 du traité CE ([22]).

(74) Le concept d'«entreprise» au sens du droit communautaire ne se prête cependant pas à l'interprétation de la règle *de minimis* en matière d'aides d'État, car les principes qui sont à la base des règles respectives diffèrent. En matière de droit communautaire, le concept d'«entreprise» est notamment utilisé pour désigner une collaboration de fait entre entités pour limiter la concurrence. Dans le cadre de ces règles, l'«entreprise» est dès lors un concept large, dans lequel le degré de contrôle constitue un facteur déterminant. Dans le cadre de la règle *de minimis*, il s'agit, en fin de compte, de déterminer qui profite effectivement de l'aide et si le plafond *de minimis* a été respecté pour chaque bénéficiaire, indépendamment de la question de savoir si les exploitants sont contrôlés par les compagnies pétrolières.

(75) Après un examen attentif des 574 accords d'achat exclusif et questionnaires, la Commission a découvert des éléments indiquant un cumul d'aides découlant de l'application de la règle *de minimis*, même lorsqu'il n'y a pas de contrôle sur l'exploitant, au sens du droit de la concurrence ([23]).

7.3.2.1. Classification des 633 stations-service concernées après examen des accords d'achat exclusif et des questionnaires fournis par Senter

(76) Étant donné que la Commission a examiné séparément chacun des 383 accords d'achat exclusif et de location et peut donc en tirer directement des conclusions, certaines des données demandées précédemment par la Commission ne sont plus nécessaires.

(77) Ainsi, il n'est plus utile de comparer la structure de propriété des stations-service dans la région bénéficiant d'une aide avec l'ensemble du pays. La Commission fait cependant remarquer que les autorités néerlandaises n'ont pas fourni, comme il leur était demandé, une explication cohérente des différences. Il n'est pas non plus nécessaire d'examiner si la part de marché des compagnies pétrolières concernées reflète la structure de propriété. En effet, au lieu de déterminer la structure de propriété sur la base de la part de marché d'une compagnie pétrolière déterminée, la Commission, conformément au point de vue des autorités néerlandaises et à la plupart des observations présentées par les intéressés, a choisi de déterminer la répartition des stations-service entre les compagnies pétrolières.

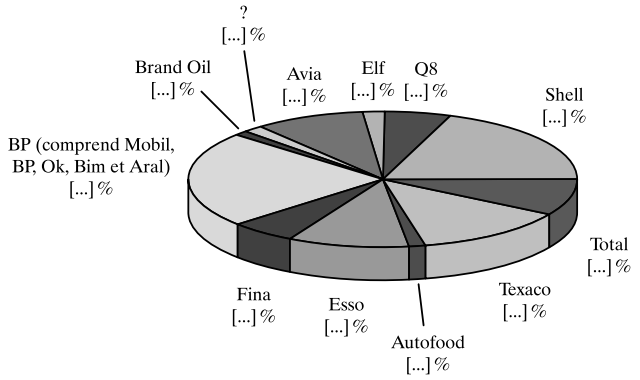
(78) Par lettre du 20 mai 1999, les autorités néerlandaises ont présenté une liste indiquant la répartition des stations-service entre les marques dans la région frontalière. D'après les autorités néerlandaises, cette liste de marques est fondée sur les données fournies par les demandeurs (77 % des stations-service, représentant 81 % des ventes dans la région frontalière, ont répondu).

Shell	[...] %
BP/Mobil	[...] %
Esso	[...] %
Texaco	[...] %
Total	[...] %
Autres (y compris marque propre)	[...] %
AVIA	[...] %
Fina	[...] %
Q8 (KPN)	[...] %.

(79) Sur la base de l'analyse individuelle des 383 accords combinés d'achat exclusif et de location fournis par les autorités néerlandaises, la Commission est arrivée à la répartition des marques suivantes:

([21]) Voir considérant 21.
([22]) Voir considérant 39.
([23]) La Commission n'est pas d'avis (communiqué de presse IP/86/631 du 19 décembre 1986) qu'un régime de réduction destiné à soutenir les marges des revendeurs qui doivent baisser leurs prix à la pompe pour tenir tête à la concurrence sur leur marché local implique une pratique indirecte de prix de vente imposé.

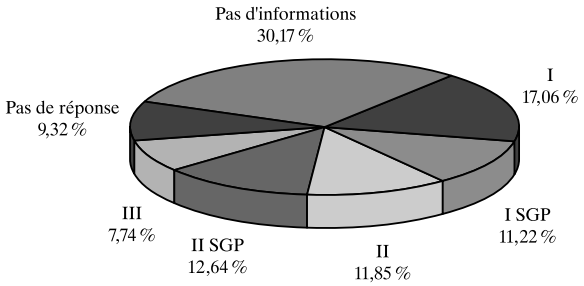
Compagnies pétrolières



(80) Il existe quelques différences notables entre les conclusions des autorités néerlandaises et celles de la Commission pour un certain nombre de marques comme BP, Esso et AVIA. Ces différences s'expliquent par la source d'information. Étant donné que la Commission a examiné chacun des accords concernés, alors que les autorités néerlandaises ont élaboré leur liste sur la base des données fournies par les demandeurs, sans autre élément à l'appui, la Commission fondera la suite de son appréciation des mesures concernées sur ses propres données statistiques.

(81) En outre, sur la base des 574 accords d'achat exclusif et des questionnaires de Senter, dont 191 ne comprenaient pas de données suffisantes pour les classer, et compte tenu du fait que 59 stations-service n'ont fourni aucune information, la Commission a classé de la façon suivante les 633 stations-service bénéficiaires:

Répartition en catégories des 633 stations-service



Dans le graphique ci-dessus, le chiffre I correspond à la catégorie Do/Do le chiffre II à la catégorie Co/Do et le chiffre III à la catégorie Co/Co.

7.3.2.2. Stations-service appartenant à la compagnie pétrolière et exploitées par celle-ci (Co/Co)

(82) Sur la base de ces 574 accords d'achat exclusif et questionnaires, la Commission est arrivée à la conclusion qu'il y a cumul d'aides dans la catégorie Co/Co («*company-owned/company-operated*»), parce que la même compagnie possède et exploite plusieurs stations-service (Co/Co pures). Sans qu'il s'agisse au sens strict de stations-service Co/Co, mais en raison des effets de cumul similaires, une situation identique prévaut lorsque le même exploitant a présenté plus d'une demande d'aide et apparaît dès lors plusieurs fois sur la liste des bénéficiaires («Co/Co de fait»). 49 (8 %) des 633 stations-service bénéficiaires appartiennent à la catégorie des stations-service «Co/co pures» et «Co/Co de fait». Le cumul d'aides intervient soit à la compagnie pétrolière («Co/Co pures») ou auprès des exploitants («Co/Co de fait»).

a) La Commission a classé les stations-service suivantes comme «Co/Co pures»:

39, 147, 217, 218, 221, 276, 281, 287, 301, 319, 409, 414, 433, 457, 469, 486, 488, 541, 564, 575, 593, 614, 648, 655, 752, 760, 763 et 768.

b) La Commission a classé les stations-service Do/Do et Co/Do suivantes comme stations-service Co/Co de fait, étant donné que l'effet de cumul est quasiment le même que celui décrit ci-dessus:

111, 112, 170, 174, 272, 273, 274, 333, 339, 347, 348, 359, 360, 362, 363, 395, 396, 432, 586, 587 et 754.

7.3.2.3. Stations-service Do/Do et Co/Do dont les accords d'achat exclusif comprennent une clause de gestion des prix

7.3.2.3.1. Stations-service appartenant au revendeur et exploitées par lui (Do/Do)

(83) Après avoir examiné la catégorie Co/Co, la Commission a porté son attention sur les stations-service appartenant à la catégorie Do/Do. Sur la base de leur contrat d'achat exclusif, la Commission a constaté qu'il existait pour certaines stations-service un risque de cumul d'aides au niveau de la compagnie pétrolière, en raison de la présence d'une clause prévoyant un système de gestion des prix (SGP). Sur les 179 accords Do/Do, 71 présentent une clause de gestion des prix, ce qui représente 11 % des 633 stations-service bénéficiaires.

(84) L'objectif d'une clause de gestion des prix consiste à protéger le chiffre d'affaires des exploitants contre des ventes concurrentes à proximité directe de leur station-service. La clause de gestion des prix stipule le plus souvent que la compagnie pétrolière assume une partie des coûts de la réduction du prix à la pompe consenti par l'exploitant, dans la mesure où les conditions du marché intérieur et/ou international rendent souhaitable ou nécessaire une adaptation provisoire ou durable de ces réductions. Une concertation entre les parties est souvent nécessaire avant de procéder à une telle diminution des prix. Le degré d'assistance du fournisseur à l'exploitant est fixé conformément à un tableau de répartition ou à un schéma de participation. Le montant concerné est en règle générale directement porté sur la facture.

(85) La clause de gestion des prix oblige le fournisseur à accorder au revendeur une compensation au moins partielle pour les pertes qu'il a subies en raison des conditions exceptionnelles sur le marché, notamment les conditions résultant d'obligations légales, comme les augmentations d'accises. En accordant une aide aux exploitants pour compenser les pertes de revenus provoquées par l'augmentation des accises sur les huiles légères aux Pays-Bas, on peut considérer que le gouvernement néerlandais assume en fait une partie ou la totalité des obligations du fournisseur au titre du système de gestion des prix. Si cette aide n'était pas accordée, c'est le fournisseur qui devrait donner une compensation à l'exploitant. Dans les cas où le fournisseur a conclu des accords d'achat avec plusieurs exploitants, il en profitera le nombre de fois correspondant.

a) La Commission a classé les stations-service suivantes dans la catégorie Do/Do sans clause de gestion des prix:

3, 4, 10, 14, 17, 19, 21, 23, 24, 29, 32, 33, 47, 51, 52, 53, 62, 65, 69, 70, 75, 80, 83, 85, 92, 93, 95, 118, 119, 128, 129, 137, 138, 148, 151, 157, 173, 177, 181, 188, 191, 194, 204, 209, 213, 223, 229, 231, 232, 235, 239, 243, 247, 253, 260, 261, 262, 264, 275, 277, 285, 289, 303, 306, 311, 316, 322, 324, 335, 342, 354, 370, 381, 391, 397, 398, 406, 415, 421, 424, 425, 426, 458, 466, 470, 472, 487, 518, 521, 524, 525, 528, 558, 570, 582, 594, 597, 607, 619, 627, 628, 636, 650, 652, 656, 657, 660 et 750.

b) La Commission a classé les stations-service suivantes dans la catégorie Do/Do avec clause de gestion des prix:

1, 26, 34, 40, 54, 56, 63, 79, 81, 86, 97, 113, 114, 135, 142, 155, 159, 160, 165, 166, 168, 172, 176, 179, 185, 206, 207, 208, 224, 241, 242, 244, 259, 263, 283, 284, 299, 308, 318, 320, 329, 337, 344, 352, 357, 368, 377, 383, 417, 419, 422, 429, 438, 440, 442, 454, 459, 461, 463, 473, 474, 483, 485, 497, 514, 606, 640, 661, 751, 753 et 755.

7.3.2.3.2. Stations-service appartenant à la compagnie pétrolière et exploitées par le revendeur (Co/Do)

(86) Enfin, la Commission a examiné le cas des autres stations-service, appartenant à la catégorie Co/Do. Comme dans la catégorie Do/Do, la Commission a constaté pour certaines stations-service l'existence d'un risque de cumul d'aides au niveau de la compagnie pétrolière, en raison de la présence d'une clause de gestion des prix. Sur les 155 accords Co/Do, 80 contiennent cette clause, soit 13 % des 633 stations-service bénéficiaires. La conclusion est la même que pour les stations-service Do/Do. Ce chiffre comprend aussi bien les accords qui contiennent une clause de gestion de prix que ceux qui sont assortis de clauses garantissant un revenu minimal à l'exploitant, car celles-ci ont le même effet que les clauses de gestion des prix.

a) La Commission a classé les stations-service suivantes dans la catégorie Co/Do sans clause de gestion de prix:

15, 36, 43, 44, 48, 50, 67, 77, 87, 88, 89, 90, 91, 110, 132, 133, 139, 140, 141, 144, 146, 163, 186, 189, 192, 193, 197, 199, 215, 219, 251, 278, 290, 292, 294, 302, 304, 305, 312, 313, 317, 326, 330, 336, 338, 341, 343, 358, 361, 384, 388, 400, 413, 430, 437, 439, 445, 448, 453, 462, 482, 492, 493, 496, 537, 559, 562, 563, 574, 603, 622, 647, 756, 757 et 767.

b) La Commission a classé les stations-service suivantes dans la catégorie Co/Do avec clause de gestion des prix:

5, 6, 12, 16, 18, 22, 25, 28, 30, 35, 37, 38, 45, 49, 55, 58, 64, 71, 72, 74, 96, 99, 100, 104, 117, 123, 125, 127, 136, 143, 150, 153, 161, 169, 171, 178, 180, 190, 195, 198, 203, 211, 228, 230, 236, 246, 248, 254, 255, 265, 266, 268, 271, 279, 296, 315, 325, 332, 355, 367, 371, 387, 427, 428, 436, 441, 443, 446, 452, 464, 484, 494, 506, 519, 523, 536, 578, 584, 608 et 762.

7.3.2.4. Stations-service Do/Do et Co/Do qui ne sont pas soumises à un effet similaire aux stations-service Co/Co et n'ont pas conclu d'accords de distribution exclusifs contenant une clause de gestion des prix

(87) Il résulte *a contrario* de ce qui précède qu'il n'y a pas de cumul d'aide lorsque les stations-service Do/Do ou Co/Do ne sont pas soumises à un effet analogue à ce qui se produit pour les stations-service Co/Co et qu'en l'absence de clauses de gestion des prix, il n'y a pas non plus de cumul d'aides au niveau de la compagnie pétrolière. Ces aides sont donc couvertes par la règle *de minimis* et l'article 87, paragraphe 1, n'est donc pas d'application.

a) La Commission a classé les stations-service suivantes dans la catégorie des stations Do/Do qui ne sont pas soumises à un effet analogue à ce qui s'est produit pour les stations Co/Co et qui n'ont pas conclu d'accords d'achat exclusif contenant une clause de gestion des prix:

3, 4, 10, 14, 17, 19, 21, 23, 24, 29, 32, 33, 47, 51, 52, 53, 62, 65, 69, 70, 75, 80, 83, 85, 92, 93, 95, 118, 119, 128, 129, 137, 138, 148, 151, 157, 173, 177, 181, 188, 191, 194, 204, 209, 213, 223, 229, 231, 232, 235, 239, 243, 247, 253, 260, 261, 262, 264, 275, 277, 285, 289, 303, 306, 311, 316, 322, 324, 335, 342, 354, 370, 381, 391, 397, 398, 406, 415, 421, 424, 425, 426, 458, 466, 470, 472, 487, 518, 521, 524, 525, 528, 558, 570, 582, 594, 597, 607, 619, 627, 628, 636, 650, 652, 656, 657, 660 et 750.

b) La Commission a classé les stations-service suivantes dans la catégorie des stations Co/Do qui ne sont pas soumises à un effet analogue à ce qui s'est produit pour les stations Co/Co et qui n'ont pas conclu d'accords d'achat exclusif contenant une clause de gestion des prix:

15, 36, 43, 44, 48, 50, 67, 77, 87, 88, 89, 90, 91, 110, 132, 133, 139, 140, 141, 144, 146, 163, 186, 189, 192, 193, 197, 199, 215, 219, 251, 278, 290, 292, 294, 302, 304, 305, 312, 313, 317, 326, 330, 336, 338, 341, 343, 358, 361, 384, 388, 400, 413, 430, 437, 439, 445, 448, 453, 462, 482, 492, 493, 496, 537, 559, 562, 563, 574, 603, 622, 647, 756, 757 et 767.

7.4. **Appréciation de la compatibilité des mesures à considérer comme des aides au sens de l'article 87, paragraphe 1**

7.4.1. *Aides au sens de l'article 87, paragraphe 1*

(88) La Commission a examiné à la lumière de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE les subventions accordées a) aux stations-service «Co/Co» pures; b) aux stations-service «Co/Co» de fait et c) aux stations-service «Co/Do» et «Do/Do» dont l'accord d'achat exclusif contient une clause de gestion des prix. Aux termes de cet article, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions constituent des aides au sens de cet article, dans la mesure où elles affectent les échanges.

(89) Les subventions concernées constituent des aides au sens de l'article 87, paragraphe 1, pour les raisons suivantes.

(90) Tout d'abord, les subventions sont financées par des ressources de l'État, étant donné que le ministère néerlandais des finances a chargé Senter, un organe du ministère des affaires économiques dans le domaine de la technologie, de l'énergie et de l'environnement, de mettre les aides à exécution.

(91) Ensuite, la subvention favorise des stations-service situées à la frontière allemande par rapport à d'autres stations-service établies aux Pays-Bas et dans les pays limitrophes comme l'Allemagne et la Belgique.

(92) En outre, du fait que ces stations-service reçoivent une compensation pour la différence d'accises sur les huiles légères entre l'Allemagne et les Pays-Bas, les consommateurs néerlandais sont incités à faire le plein aux Pays-Bas plutôt qu'en Allemagne, ce qui fausse la concurrence sur le marché des huiles légères dans la région frontalière.

(93) Enfin, il est vraisemblable, pour trois raisons, que la mesure affecte les échanges entre États membres. Tout d'abord, les stations-service bénéficiaires se trouvent à proximité de la frontière allemande. Ensuite, la mesure a précisément pour but de fournir une compensation à ces stations-service pour la baisse supposée du chiffre d'affaires résultant du fait que les consommateurs néerlandais vont faire le plein dans les stations-service allemandes en raison de l'augmentation des accises sur les huiles légères aux Pays-Bas. Enfin, un lien est établi entre l'aide et l'augmentation des accises en Allemagne.

7.4.2. *Compatibilité des aides*

(94) Les subventions concernées constituent des aides au fonctionnement, étant donné qu'elles ont pour but d'épargner aux stations-service bénéficiaires des pertes qu'elles auraient normalement à supporter dans le cadre de leur fonctionnement. Le but final consiste en effet à accorder une compensation au propriétaire des stations-service concernées pour la baisse supposée du chiffre d'affaires due au fait que les consommateurs néerlandais vont faire le plein dans les stations-service allemandes en raison de l'augmentation des accises sur les huiles légères intervenue au 1er juillet 1997 aux Pays-Bas. La Commission rappelle cependant que les règles relatives aux aides ne constituent pas un moyen approprié d'harmoniser les accises entre États membres. À cet égard, la Commission souligne également le caractère artificiel de l'aide, étant donné que le gouvernement allemand a augmenté les accises sur les huiles légères en Allemagne de 6 pfennig (0,03 euro) à dater du 1er avril 1999.

(95) En outre, la nécessité de l'aide peut être mise en question, surtout pour les stations-service qui ont conclu un accord d'achat exclusif contenant une clause de gestion des prix. Si elles ne bénéficiaient pas d'une aide d'État, ces stations-service se seraient adressées à leurs fournisseurs respectifs, sur la base de la clause de gestion des prix, pour obtenir une compensation, au moins partielle, de leurs pertes. Comme il est exposé plus haut [24], les autorités néerlandaises ont en effet accordé une aide indirecte aux fournisseurs, en versant des compensations qui étaient normalement dues par ces fournisseurs. On peut difficilement admettre que des compagnies pétrolières multinationales aient besoin d'une aide d'État pour faire face à une augmentation des accises sur les huiles légères aux Pays-Bas.

(96) À la lumière de ce qui précède et étant donné l'absence d'effets positifs compensateurs, ce type d'aide au fonctionnement ne peut être admis que dans le cadre de l'une des dérogations prévues à l'article 87 du traité CE ou à l'article 61 de l'accord EEE.

(97) Les dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 2, du traité CE ne sont pas applicables dans le cas d'espèce, en raison des caractéristiques de l'aide et du fait que celle-ci ne vise pas à satisfaire aux conditions d'application de ces dérogations.

[24] Voir considérants 84 et 85.

(98) Des aides au fonctionnement peuvent être accordées à titre exceptionnel et temporaire en compensation de frais de fonctionnement dans les régions visées à l'article 87, paragraphe 3, point a). La dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3, point a), n'est cependant pas applicable en l'occurrence, car la région concernée, à savoir la zone des Pays-Bas qui n'est pas éloignée de plus de 20 kilomètres de la frontière allemande, ne figure pas sur la carte parmi les régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas par rapport à la moyenne communautaire ou qui souffrent d'un retard de développement important.

(99) L'aide en cause ne peut non plus être considérée comme compatible avec le marché commun sur la base de la dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, qui concerne les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

(100) L'aide n'est manifestement pas destinée à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun au sens de l'article 87, paragraphe 3, point b).

(101) Enfin, les aides ne sont pas non plus destinées à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine au sens de l'article 87, paragraphe 3, point d).

(102) Les aides en faveur a) des stations-service «Co/Co» pures; b) des stations-service «Co/Co» de fait et c) des stations-service «Co/Do» et «Do/Do» dont l'accord d'achat exclusif contient une clause de gestion des prix ne satisfont donc pas aux conditions requises pour faire l'objet de l'une des dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 3, du traité.

8. **CONCLUSION**

(103) À la lumière de ce qui précède et considérant notamment:

a) que les autorités néerlandaises, en dépit de l'injonction de fournir des informations, n'ont pas communiqué les informations demandées pour 250 stations-service;

b) qu'il y a cumul d'aides en ce qui concerne les stations-service Co/Co pures, étant donné que la même compagnie possède et exploite plusieurs stations-service, et en ce qui concerne les stations-service Co/Co de fait, étant donné que le même revendeur a demandé une aide à plusieurs reprises et figure donc plusieurs fois sur la liste des bénéficiaires (49 stations-service);

c) que le gouvernement néerlandais, par l'attribution de l'aide, accorde aux fournisseurs une compensation de fait, intégrale ou partielle, pour son obligation fondée sur la clause de gestion des prix en ce qui concerne les stations-service Do/Do, ce qui entraîne un cumul d'aides au niveau du fournisseur (9 fourniseurs [Shell, BP (y compris Ara, Mobil, OK et IBM), Elf, Esso, Texaco, Total, Fina, Q8 et AVIA] pour 151 stations-service).

(104) La Commission rend une décision négative à l'égard de l'aide accordée à ces stations-service (au total 450 des 633 stations-service bénéficiaires), car ces mesures ne sont pas compatibles avec le marché commun et avec le fonctionnement de l'accord EEE.

(105) En ce qui concerne les autres stations-service, qui ne sont pas des stations-service «Co/Co» pures ou de fait et qui n'ont pas conclu d'accords d'achat exclusif comportant une clause de gestion des prix, soit 183 des 633 stations-service bénéficiaires, la Commission conclut que les subventions à ces stations-service entrent dans le cadre de la règle *de minimis* et ne constituent donc pas une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

(106) Étant donné que les autorités néerlandaises ont accordé en partie les aides aux catégories citées au considérant 103, points a), b) et c) avant que la Commission ait pris une décision définitive dans le cadre de la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, ces aides doivent être remboursées. Dans le cas des catégories pour lesquelles la Commission n'a pas reçu d'informations, stations-service Co/Co pures et stations-service Co/Co de fait, l'aide doit être remboursée par les stations-service concernées. Dans le cas des stations-service Do/Do et Co/Do qui ont conclu un accord d'achat exclusif contenant une clause de gestion des prix, l'aide doit être remboursée par les bénéficiaires de fait, c'est-à-dire les huit compagnies pétrolières concernées. Les compagnies pétrolières concernées figurent dans la liste, jointe en annexe, des 633 stations-service bénéficiaires,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les subventions accordées par les Pays-Bas à 183 stations-service situées à proximité de la frontière allemande, à concurrence de 100 000 euros par stations-service, relèvent de la règle *de minimis* et ne constituent donc pas une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Les stations-service concernées sont énumérées ci-dessous. Les numéros correspondent à ceux figurant dans la liste des demandeurs mentionnée dans la lettre du gouvernement néerlandais du 7 avril 1999. La liste est jointe à l'annexe de la présente décision.

a) Stations-service appartenant au revendeur et exploitées par le revendeur («Do/Do»):

3, 4, 10, 14, 17, 19, 21, 23, 24, 29, 32, 33, 47, 51, 52, 53, 62, 65, 69, 70, 75, 80, 83, 85, 92, 93, 95, 118, 119, 128, 129, 137, 138, 148, 151, 157, 173, 177, 181, 188, 191, 194, 204, 209, 213, 223, 229, 231, 232, 235, 239, 243, 247, 253, 260, 261, 262, 264, 275, 277, 285, 289, 303, 306, 311, 316, 322, 324, 335, 342, 354, 370, 381, 391, 397, 398, 406, 415, 421, 424, 425, 426, 458, 466, 470, 472, 487, 518, 521, 524, 525, 528, 558, 570, 582, 594, 597, 607, 619, 627, 628, 636, 650, 652, 656, 657, 660 et 750.

b) Stations-service appartenant à la compagnie pétrolière et exploitées par le revendeur («Co/Do»):

15, 36, 43, 44, 48, 50, 67, 77, 87, 88, 89, 90, 91, 110, 132, 133, 139, 140, 141, 144, 146, 163, 186, 189, 192, 193, 197, 199, 215, 219, 251, 278, 290, 292, 294, 302, 304, 305, 312, 313, 317, 326, 330, 336, 338, 341, 343, 358, 361, 384, 388, 400, 413, 430, 437, 439, 445, 448, 453, 462, 482, 492, 493, 496, 537, 559, 562, 563, 574, 603, 622, 647, 756, 757 et 767.

Article 2

L'aide d'État accordée par les Pays-Bas à 450 stations-service situées à proximité de la frontière allemande, à concurrence de plus de 100 000 euros par bénéficiaire sur une période de trois ans, est incompatible avec le marché commun et avec le fonctionnement de l'accord CEE. Les stations-service concernées sont énumérées ci-dessous.

a) Stations-service pour lesquelles les autorités néerlandaises n'ont pas fourni d'informations ou n'ont communiqué que des informations partielles:

«pas de réponse»: 7, 11, 13, 46, 175, 201, 202, 222, 234, 249, 252, 258, 280, 291, 297, 298, 314, 323, 350, 364, 372, 373, 382, 393, 405, 407, 411, 416, 420, 476, 491, 510, 512, 531, 533, 535, 539, 551, 552, 553, 557, 568, 580, 588, 590, 599, 604, 610, 613, 620, 621, 625, 642, 644, 658, 663, 764, 765 et 766.

«informations insuffisantes»: 2, 8, 9, 20, 27, 31, 41, 42, 59, 60, 61, 66, 68, 73, 76, 78, 82, 84, 94, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 115, 116, 120, 121, 122, 124, 126, 130, 131, 134, 145, 149, 152, 154, 156, 158, 162, 164, 167, 182, 183, 184, 187, 196, 200, 205, 210, 212, 214, 216, 220, 225, 226, 227, 233, 237, 238, 240, 245, 250, 257, 267, 269, 270, 282, 286, 288, 295, 300, 307, 309, 310, 321, 327, 328, 331, 334, 340, 345, 349, 351, 353, 365, 369, 374, 375, 376, 378, 379, 380, 385, 389, 394, 399, 401, 402, 404, 418, 423, 434, 444, 447, 449, 450, 451, 455, 456, 460, 467, 471, 477, 478, 480, 481, 489, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 507, 508, 509, 511, 513, 515, 516, 517, 520, 522, 526, 529, 530, 532, 534, 538, 542, 543, 546, 549, 554, 555, 556, 565, 566, 567, 571, 577, 579, 581, 585, 589, 591, 596, 602, 605, 609, 611, 612, 615, 616, 617, 618, 623, 624, 626, 629, 632, 637, 638, 639, 641, 643, 645, 646, 649, 653, 659, 662, 665, 666 et 769.

b) Stations-service appartenant à la compagnie pétrolière et exploitées par elle («Co/Co»):

«pures»: 39, 147, 217, 218, 221, 276, 281, 287, 301, 319, 409, 414, 433, 457, 469, 486, 488, 541, 564, 575, 593, 614, 648, 655, 752, 760, 763 et 768.

«de fait»: 111, 112, 170, 174, 272, 273, 274, 333, 339, 347, 348, 359, 360, 362, 363, 395, 396, 432, 586, 587 et 754.

c) Stations-service appartenant au revendeur et exploitées par lui («Do/Do»), soumises à un système de gestion des prix:

1, 26, 34, 40, 54, 56, 63, 79, 81, 86, 97, 113, 114, 135, 142, 155, 159, 160, 165, 166, 168, 172, 176, 179, 185, 206, 207, 208, 224, 241, 242, 244, 259, 263, 283, 284, 299, 308, 318, 320, 329, 337, 344, 352, 357, 368, 377, 383, 417, 419, 422, 429, 438, 440, 442, 454, 459, 461, 463, 473, 474, 483, 485, 497, 514, 606, 640, 661, 751, 753 et 755.

d) Stations-service appartenant à la compagnie pétrolière et exploitées par le revendeur («Co/Do»), soumises à un système de gestion des prix:

5, 6, 12, 16, 18, 22, 25, 28, 30, 35, 37, 38, 45, 49, 55, 58, 64, 71, 72, 74, 96, 99, 100, 104, 117, 123, 125, 127, 136, 143, 150, 153, 161, 169, 171, 178, 180, 190, 195, 198, 203, 211, 228, 230, 236, 246, 248, 254, 255, 265, 266, 268, 271, 279, 296, 315, 325, 332, 355, 367, 371, 387, 427, 428, 436, 441, 443, 446, 452, 464, 484, 494, 506, 519, 523, 536, 578, 584, 608 et 762.

Dans le cas des catégories c) et d) susmentionnées, les bénéficiaires de fait sont les différentes compagnies pétrolières avec lesquelles ces stations-service ont conclu des accords d'achat exclusif. La liste jointe en annexe fait apparaître de quelle compagnie pétrolière il s'agit dans chaque cas.

Article 3

1. Les Pays-Bas prennent toutes les mesures nécessaires pour récupérer auprès de ses bénéficiaires l'aide visée à l'article 2 et déjà illégalement mise à leur disposition.

2. La récupération a lieu conformément aux procédures du droit national. Des intérêts sont dus sur les montants à récupérer, à partir de la date à laquelle les aides ont été mises à la disposition des bénéficiaires, jusqu'à la date de leur récupération. Les intérêts sont calculés sur la base du taux de référence utilisé pour le calcul de l'équivalent-subvention dans le cadre des aides à finalité régionale.

Article 4

Les Pays-Bas informent la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la date de la notification de la présente décision, des mesures qu'ils ont prises pour s'y conformer.

Article 5

Le Royaume des Pays-Bas est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 20 juillet 1999.

Par la Commission

Monika WULF-MATHIES

Membre de la Commission

ANNEXE

Liste des demandeurs de subventions en application de la réglementation temporaire sur les subventions aux stations-service situées à proximité de la frontière allemande (Tijdelijke regeling subsidie tankstations grensstreek Duitsland). La numérotation correspond à la liste de demandeurs figurant dans la lettre du gouvernement néerlandais datée du 7 avril 1999

N°	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
1	Auto Schmitz B.V.	[...]	[...]
2	T.E.M. Twente B.V.	[...]	[...]
3	Autobedrijf G.H.V. B.V.	[...]	[...]
4	Van Lin Velden B.v.	[...]	[...]
5	M.J.J. Verbiesen	[...]	[...]
6	W.H. Merx	[...]	[...]
7	Autoservice Fermans Exclusive B.V.	[...]	[...]
8	Autobedrijf J; Meyknecht	[...]	[...]
9	Garage Knops B.V.	[...]	[...]
10	Autocentrum Merjenburgh B.V.	[...]	[...]
11	H. Boxem	[...]	[...]
12	Henk Santing Emmen B.V.	[...]	[...]
13	Service Station Valkenhuizen Jo Brouwers B.V.	[...]	[...]
14	H.J.M. Ras-Bosman	[...]	[...]
15	V.O.F. Paul Janssen Esso Velperbroek	[...]	[...]
16	Hendrikx-Maes V.O.F.	[...]	[...]
17	Hendrix Automobielbedrijf B.V.	[...]	[...]
18	V.O.F. Zelftankstation J. Hilgers	[...]	[...]
19	Autoservice Bedrijf Fransen B.V.	[...]	[...]
20	B.E.M. Stationair B.V.	[...]	[...]
21	Automobielbedrijf G+H B.V.	[...]	[...]
22	J.H.M. Huntjes	[...]	[...]
23	Garage Vencken B.V.	[...]	[...]
24	J.H.M. Wiertz	[...]	[...]
25	V.O.F. Muyzers-Mertens	[...]	[...]
26	Mennink-Veldboom B.V.	[...]	[...]
27	Gebr. Wismans	[...]	[...]
28	H.J.W. Roerdinkholder	[...]	[...]
29	RoVo Expoloitatie B.V.	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
30	B.V. Automobielbedrijf Veenhuis	[...]	[...]
31	Ter Huurne's Handelsmaatschappij B.V.	[...]	[...]
32	Tankstation van Donkelaar B.V.	[...]	[...]
33	V.O.F. Garage Borgers	[...]	[...]
34	Jansen-van Maasacker V.O.F.	[...]	[...]
35	J.D. Kok Service Stations B.V.	[...]	[...]
36	Th. A. Hegeman B.V.	[...]	[...]
37	V.O.F. Shell Station Baexem	[...]	[...]
38	V.O.F. Hermans	[...]	[...]
39	Makro Zelfbedieningsgroothandel C.V.	[...]	[...]
40	Firma Jan Cox	[...]	[...]
41	Auto Quick Service B.V.	[...]	[...]
42	Autobedrijf G.J. Arentsen B.V.	[...]	[...]
43	V.O.F. Peters-Kersten	[...]	[...]
44	Jansen V.O.F.	[...]	[...]
45	Benzinestation Den Oordt B.V.	[...]	[...]
46	J.L.M. Palmen	[...]	[...]
47	Kooiker en Zoon V.O.F.	[...]	[...]
48	Tank- en Servicestation Jansema B.V.	[...]	[...]
49	Atol Tankstation B.V.	[...]	[...]
50	V.O.F. Service Station van Steenwijk	[...]	[...]
51	Autobedrijf De Jong Hardenberg B.V.	[...]	[...]
52	Automobielbedrijf Peeten B.V.	[...]	[...]
53	Autobedrijf Veders B.V.	[...]	[...]
54	Van Remmen-Gademan B.V.	[...]	[...]
55	A.J.A. Boosten	[...]	[...]
56	Makkinga B.V.	[...]	[...]
58	V.O.F. Peters-Jaspers	[...]	[...]
59	Kok V.O.F.	[...]	[...]
60	Technische Handelsonderneming van Dooren B.V.	[...]	[...]
61	B.V. Garage van Ameln	[...]	[...]
62	Autocenter Hegeman B.V.	[...]	[...]
63	Garagebedrijf Venderbosch B.V.	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
64	Autobedrijf van Gool B.V.	[...]	[...]
65	A. Platvoet Handelsmaatschappij B.V.	[...]	[...]
66	Platvoet Exploitatiemaatschappij B.V.	[...]	[...]
67	Esso «St. Vitusholt»	[...]	[...]
68	Vos-Meekes B.V.	[...]	[...]
69	Autobedrijf Olde Monnikhof B.V.	[...]	[...]
70	F.M. Trip	[...]	[...]
71	V.O.F. P. van Oosterbaan	[...]	[...]
72	V.O.F. Holtslag	[...]	[...]
73	Autobedrijf De Jong	[...]	[...]
74	R.P.A. van Gestel	[...]	[...]
75	Fa. Geerlings Teunissen	[...]	[...]
76	D.A. Gaikhorst	[...]	[...]
77	Shell Servicebedrijf Herman Ten Thij V.O.F.	[...]	[...]
78	H. Peeters Service B.V.	[...]	[...]
79	V.O.F. Garage Hans Gerritsen	[...]	[...]
80	Tankstation J. Klein Gunnewiek V.O.F.	[...]	[...]
81	Tankservice Haarhuis V.O.F.	[...]	[...]
82	Autobedrijf Jansen	[...]	[...]
83	Fa. Mos-Luttikhuis	[...]	[...]
84	W.A.M. Litmaath	[...]	[...]
85	Krabbenborg Transport B.V.	[...]	[...]
86	Service Station Vehof V.O.F.	[...]	[...]
87	W.S. Trumpi h.o. Shell Zwartewater	[...]	[...]
88	Vollenhoven Olie B.V.	[...]	[...]
89	Autobedrijf Ger Bemelmans V.O.F.	[...]	[...]
90	Weijers V.O.F.	[...]	[...]
91	Esso Overmaat V.O.F.	[...]	[...]
92	Autoservice Besouw B.V.	[...]	[...]
93	Autocentrum Biermans B.V.	[...]	[...]
94	Tankstation Lux B.V.	[...]	[...]
95	Autobedrijf J. Pinners	[...]	[...]
96	B.V. Automobielbedrijf van Straten & Zoon	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
97	V.O.F. J. Köster	[...]	[...]
99	B.H.O.	[...]	[...]
100	Tankstation Mekers-De Geulekamp B.V.	[...]	[...]
101	Mastebroek B.V.	[...]	[...]
102	Autrorijschool en Tankstation Oudeboon	[...]	[...]
103	Auto-en Carrosseriebedrijf Ambting B.V.	[...]	[...]
104	P.C Spakman B.V.	[...]	[...]
105	Autobedrijf van Boven Erica B.V.	[...]	[...]
106	Firma Gebroeders Pelgrom	[...]	[...]
107	Garage Grooten B.V.	[...]	[...]
108	V.O.F. Suntjes-Wolters	[...]	[...]
110	Autobedrijf Bloo Neede B.V.	[...]	[...]
111	F.J Rolink B.V.	[...]	[...]
112	Rolink B.V	[...]	[...]
113	V.O.F. M.C. Bagchus en Zn.	[...]	[...]
114	V.O.F. Garage Jansen	[...]	[...]
115	Oliehandel Kuster B.V.	[...]	[...]
116	Auto ter Riet B.V.	[...]	[...]
117	Van Gerven Venray V.O.F.	[...]	[...]
118	Garage Gommans B.V.	[...]	[...]
119	Service Garage de Pont B.V.	[...]	[...]
120	Autobedrijf Ueffing C.V.	[...]	[...]
121	Gebroeders Klein Gunnewiek V.O.F.	[...]	[...]
122	Poelen auto's Mook V.O.F.	[...]	[...]
123	Esso Etten Bosman V.O.F.	[...]	[...]
124	Automobielbedrijf Ruesink Ruurlo B.V.	[...]	[...]
125	Tankstation Gebr. Bruynen Kessel B.V.	[...]	[...]
126	Rijmar B.V.	[...]	[...]
127	Service Station R. Bolhaar B.V.	[...]	[...]
128	Autoservice Wim van de Biesebos	[...]	[...]
129	J.W. van der Sluis	[...]	[...]
130	Haagmans Taxicentrale voor Valkenburg e.o B.V.	[...]	[...]
131	Garage Veger B.V.	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
132	Auto Roeloffzen B.V.	[...]	[...]
133	P.N.W. de Jong	[...]	[...]
134	Autobedrijf Egberink V.O.F.	[...]	[...]
135	Tankstation Gerrit Smit	[...]	[...]
136	G. Runherd	[...]	[...]
137	Autobedrijf Demmer B.V.	[...]	[...]
138	Service Garage J. Boermans	[...]	[...]
139	Fa. Gebr. J. en F. Tielemans	[...]	[...]
140	Th. Van de Weijer en Zn. V.O.F.	[...]	[...]
141	J.A. Louwman	[...]	[...]
142	Automobielbedrijf J.G. Lesscher B.V.	[...]	[...]
143	Automobielbedrijf Lo Vugleveen B.V.	[...]	[...]
144	Schiphorst B.V.	[...]	[...]
145	H.B. Mensink B.V.	[...]	[...]
146	V.O.F. Knol	[...]	[...]
147	A.C.M. Olie B.V.	[...]	[...]
148	Taxi B. Jansen B.V.	[...]	[...]
149	Auto Smeets Echt B.V.	[...]	[...]
150	V.O.F. Molendijk	[...]	[...]
151	B.P. Henk van der Wielen V.O.F.	[...]	[...]
152	Autobedrijf de Groot V.O.F.	[...]	[...]
153	R. Dekker	[...]	[...]
154	Autoschade Timmermans B.V.	[...]	[...]
155	L. Schaars	[...]	[...]
156	D.C.B. Gennep B.V.	[...]	[...]
157	J.H. Metting	[...]	[...]
158	Witvoet Olieprodukten B.V.	[...]	[...]
159	Garage Hartgerink B.V.	[...]	[...]
160	Tankstation/Garage Staring B.V.	[...]	[...]
161	Shell «zelftank» Larenstein (Bhegani)	[...]	[...]
162	Schreurs Wessem B.V.	[...]	[...]
163	A.J.M. Schiepers	[...]	[...]
164	Vluggen Automaterialen B.V.	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
165	Automobielbedrijf P. Janssen	[...]	[...]
166	Mobil Service de Grens	[...]	[...]
167	L. Huisman	[...]	[...]
168	V.O.F. Esso tholen	[...]	[...]
169	Franssen-Kleijkers V.O.F.	[...]	[...]
170	Service Station Beursgens B.V.	[...]	[...]
171	V.O.F. Texaco Toussaint-Meijs	[...]	[...]
172	Autobedrijf Brilman B.V.	[...]	[...]
173	Autobedrijf Schuurhuis V.O.F.	[...]	[...]
174	Automobielservice Beursgens B.V.	[...]	[...]
175	Autobedrijf Evers	[...]	[...]
176	Autobedrijf De Vossenbrink B.V.	[...]	[...]
177	Automobielbedrijf Wedsterdiep B.V.	[...]	[...]
178	Texaco Benzinestation M. Rijks B.V.	[...]	[...]
179	Garage Bergsteyn B.V.	[...]	[...]
180	Doevendans Handelsonderneming C.V.	[...]	[...]
181	V.O.F. De Rooij-Geers	[...]	[...]
182	V.O.F. Autobedrijf G. Heikens	[...]	[...]
183	Hoogendijk A.T.W. B.V.	[...]	[...]
184	Automobielbedrijf Joosten Oploo B.V.	[...]	[...]
185	Otoskoop B.V.	[...]	[...]
186	Automobielbedrijf S.M. Duivelaar V.O.F.	[...]	[...]
187	V.O.F. Sjoerd Olde Monnikhof	[...]	[...]
188	Garage Vroomen V.O.F.	[...]	[...]
189	Th. M. Tijssens	[...]	[...]
190	Exploitatiemaatschappij L. Zdrojewski B.V.	[...]	[...]
191	J.H. Thelen	[...]	[...]
192	M. Mengels	[...]	[...]
193	V.O.F. Esso Worseling	[...]	[...]
194	G. Kruit Handelsonderneming B.V.	[...]	[...]
195	Service Station Tonny Wessels V.O.F.	[...]	[...]
196	H.B. Willemsen	[...]	[...]
197	VéBé van Steijn B.V.	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
198	E.H. Reink	[...]	[...]
199	Automobielbedrijf Nabuurs B.V.	[...]	[...]
200	Automobiel en Garagebedrijf Kock B.V.	[...]	[...]
201	Self Service Tankstation Hondsiep B.V.	[...]	[...]
202	Tankshop Boxmeer B.V.	[...]	[...]
203	V.O.F. Shell Hattem-Gravesteyn	[...]	[...]
204	Texaco Self Service Olde Nordkamp	[...]	[...]
205	Auto Berendsen B.V.	[...]	[...]
206	Heron automaterialen B.V.	[...]	[...]
207	J.H.F. van Sante	[...]	[...]
208	Cillekens Brandstoffen B.V.	[...]	[...]
209	Smeets & Geelen Tankstations B.V.	[...]	[...]
210	Bouw-en Handelsonderneming J; Peeters B.V.	[...]	[...]
211	V.O.F. M.J.C. Pluim en Zn.	[...]	[...]
212	Automobielbedrijf Th. Wenting B.V.	[...]	[...]
213	Autocentrum Cents B.V.	[...]	[...]
214	Tankstation Jagt B.V.	[...]	[...]
215	M.W.N. Touw	[...]	[...]
216	Auto Vencken B.V.	[...]	[...]
217	Nijol Exploitatie Tankstations B.V.	[...]	[...]
218	Nijol Oliemaatschappij B.V.	[...]	[...]
219	Bossewinkel V.O.F.	[...]	[...]
220	V.O.F. W.J. Wenmaekers	[...]	[...]
221	Groothandel en Exploitatiemaatschappij Noord-	[...]	[...]
222	Esso Brunssum V.O.F.	[...]	[...]
223	Fa. J.W. Winkelhorst en Zonen	[...]	[...]
224	Automobielbedrijf A.J.H. Jetten B.V.	[...]	[...]
225	Autobedrijf Jan Booltink B.V.	[...]	[...]
226	Direcks Service Station Bocholtz B.V.	[...]	[...]
227	Correct Monnereau B.V	[...]	[...]
228	Mobil Selfservice stations Oldenzaal-Twello	[...]	[...]
229	Firma Autobedrijf Wiefferink	[...]	[...]
230	J. Kram	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
231	Morsink V.O.F.	[...]	[...]
232	Firma J.W. Oonk	[...]	[...]
233	Jac. Van Egmond B.V.	[...]	[...]
234	Roeleveld-Rolink B.V.	[...]	[...]
235	Garage V.O.F Rikhof	[...]	[...]
236	Service Station Christophe V.O.F.	[...]	[...]
237	A. Prulm-van Rossum	[...]	[...]
238	V.O.F. Ooink	[...]	[...]
239	Brandstof Exploitatie Bellingwolde B.V.	[...]	[...]
240	Handelsmaatschappij H. Knol Almelo B.V.	[...]	[...]
241	Europa Garage Hardenberg B.V.	[...]	[...]
242	Euro-Autohuis B.V.	[...]	[...]
243	Roba Rijssen B.V.	[...]	[...]
244	V.O.F. Hidding	[...]	[...]
245	Autobedrijf J. van Hinsberg B.V.	[...]	[...]
246	Thijs Reijnen B.V.	[...]	[...]
247	Autobedrijf Gebr. Van Tienen	[...]	[...]
248	B. ledema V.O.F.	[...]	[...]
249	Garage Braakhuis Almelo B.V.	[...]	[...]
250	Fa. Jos Cranssen	[...]	[...]
251	Diepemaat Tankstation B.V.	[...]	[...]
252	A. Lenters V.O.F.	[...]	[...]
253	Tankstation «de Witte» V.O.F.	[...]	[...]
254	Herinx V.O.F.	[...]	[...]
255	Th. W.J. Vermeulen	[...]	[...]
257	Pilar B.V.	[...]	[...]
258	V.O.F. Esso Servicestation Franssen	[...]	[...]
259	Autobedrijf Cortenbach V.O.F.	[...]	[...]
260	Tankstation Wikkerink B.V.	[...]	[...]
261	Autobedrijven J. Hoiting Dalen Emmen	[...]	[...]
262	Autobedrijf De Jong Slagharen	[...]	[...]
263	Garage W. Godeke V.O.F.	[...]	[...]
264	Hoegen Dijkhof B.V.	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
265	V.O.F. Zelftankservice Oldenboom	[...]	[...]
266	Tankstation Overstegen B.V.	[...]	[...]
267	Autobedrijf Sanders B.V.	[...]	[...]
268	J. Borggreve en J.J. Knobben V.O.F.	[...]	[...]
269	Fa. A.M. Kleinsman en Zoon	[...]	[...]
270	Autobedrijf Louis Petit B.V.	[...]	[...]
271	Service Station Rene Prevoo V.O.F.	[...]	[...]
272	Shell Hengelo Zuid B.V.	[...]	[...]
273	Self Service de Bleek B.V.	[...]	[...]
274	Self Service Station Weghorst B.V.	[...]	[...]
275	V.O.F. Garage Bogers-Vissers	[...]	[...]
276	Schreurs Oliemaatschappij B.V.	[...]	[...]
277	De Heikant Wessem B.V.	[...]	[...]
278	J. van Helmond B.V.	[...]	[...]
279	V.O.F. Duyn	[...]	[...]
280	V.O.F. Achten	[...]	[...]
281	Vissers Oliehandel B.V.	[...]	[...]
282	Schimmel Mill B.V.	[...]	[...]
283	J.G.N. van der Vleden	[...]	[...]
284	Autobedrijf Gendringen V.O.F.	[...]	[...]
285	Esso Station Lindenheuvel	[...]	[...]
286	CAV Ulestraten-Schimmert-Hulsberg	[...]	[...]
287	Kaptien's Oliehandel B.V.	[...]	[...]
288	Esso Service Dordsebrug	[...]	[...]
289	Servicestation Middel	[...]	[...]
290	V.O.F. Autobedrijf Jo Rutten Wijchen	[...]	[...]
291	Servicestation Gebr. Frissen B.V.	[...]	[...]
292	V.O.F. Total servicestation 't Meertje	[...]	[...]
294	J.W. Mengels	[...]	[...]
295	Salland Oliemaatschappij B.V.	[...]	[...]
296	V.O.F. de Boer	[...]	[...]
297	Weghorst-Oliko B.V.	[...]	[...]
298	Automobielbedrijf Chris Blij	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
299	Autobedrijf Postema V.O.F.	[...]	[...]
300	Garage Grijsen	[...]	[...]
301	Servauto Nederland B.V.	[...]	[...]
302	F. Thijssen BIM Tankstation V.O.F.	[...]	[...]
303	Garagebedrijf G. Slots B.V.	[...]	[...]
304	Fa. Autobedrijf Coenjaerts	[...]	[...]
305	G.M. Janssen	[...]	[...]
306	Esso Midwolda V.O.F. Jansen	[...]	[...]
307	Firma Reuvekamp V.O.F.	[...]	[...]
308	Hein Overbeek V.O.F.	[...]	[...]
309	Minli Strijthagen B.V.	[...]	[...]
310	Minli Heerlen B.V.	[...]	[...]
311	Hessels Autobedrijf	[...]	[...]
312	M. Loeffen	[...]	[...]
313	Autobedrijf de Grote Emmen B.V.	[...]	[...]
314	De Grote Rijksweg Emmen B.V.	[...]	[...]
315	t Singraven B.V.	[...]	[...]
316	Autobedrijf te Brake V.O.F.	[...]	[...]
317	V.O.F. van der Vegt	[...]	[...]
318	Garage Nieuwenhuizen B.V.	[...]	[...]
319	Vlutters Handelsonderneming B.V	[...]	[...]
320	G. van der Haar	[...]	[...]
321	M.T.M. Van Daal Haps B.V.	[...]	[...]
322	Handelsonderneming Gebr. Jans B.V.	[...]	[...]
323	V.O.F. BP Tnakstation Nijenhuis	[...]	[...]
324	Servicestation Huben V.O.F.	[...]	[...]
325	V.O.F. Esso Self Service «De Kluis»	[...]	[...]
326	BP Station «De Hasseler Es»	[...]	[...]
327	T.E.M. Zwolle B.V.	[...]	[...]
328	V.O.F. J. en M. Lucassen-de Mulder	[...]	[...]
329	Alg. Service-en Verkoopm. Arnhemse Poort B.V.	[...]	[...]
330	Sparu B.V.	[...]	[...]
331	Autobedrijf Zwijnenberg V.O.F.	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
332	V.O.F. Bisselink	[...]	[...]
333	Autoservice J. van Deursen B.V.	[...]	[...]
334	Garage Schel B.V.	[...]	[...]
335	Autobedrijf Jansen Binnenmars	[...]	[...]
336	V.O.F. Shell Service «De Ijzeren Klap»	[...]	[...]
337	J.J.H. Jansen	[...]	[...]
338	Esso Self Service V.O.F. «Drempt»	[...]	[...]
339	Tankstation 't Heukske V.O.F.	[...]	[...]
340	V.O.F. City Autoservice	[...]	[...]
341	Autobedrijf Hans Berndes B.V.	[...]	[...]
342	Garage Oomen B.V.	[...]	[...]
343	Van de Berg's Rotonde V.O.F.	[...]	[...]
344	J. Bron	[...]	[...]
345	H. Schollen	[...]	[...]
347	Autobedrijf Nijland Duiven B.V.	[...]	[...]
348	Gebroeders Nijland B.V.	[...]	[...]
349	J. Potze B.V.	[...]	[...]
350	H.H. Albers	[...]	[...]
351	Auto Caubo Valkenburg B.V.	[...]	[...]
352	Tankstation en automobielbedrijf Tromp C.V.	[...]	[...]
353	Zuid-Drents Oliecentrum B.V.	[...]	[...]
354	V.O.F. Kort Vatthermond	[...]	[...]
355	Autoservice Hoogland V.O.F.	[...]	[...]
357	Autoverhuur van der Weerdt B.V.	[...]	[...]
358	J. Janssen	[...]	[...]
359	R.G.M. Stapper	[...]	[...]
360	M.M.J. Stapper-v.d. Bosch	[...]	[...]
361	Metaro B.V.	[...]	[...]
362	Self Service Station Borne B.V.	[...]	[...]
363	Self Service Hasselerbaan B.V.	[...]	[...]
364	Van Lent-Spiekerman V.O.F.	[...]	[...]
365	Firma H. Th. J. van Londen	[...]	[...]
367	S.W.M. Baltussen	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
368	V.O.F. Evers	[...]	[...]
369	Gebr. Derks Beers B.V.	[...]	[...]
370	Autobedrijf Rutten B.V.	[...]	[...]
371	Tankstation Caberg	[...]	[...]
372	V.O.F. Postulart-van Cleef	[...]	[...]
373	Oliecentrum Strijbosch B.V.	[...]	[...]
374	Tankstation Bekhuis	[...]	[...]
375	Garage van den Berg Plasmolen B.V.	[...]	[...]
376	V.O.F. Auto Service Center Lichtenvoorde	[...]	[...]
377	Automobielbedrijf Brunlink B.V.	[...]	[...]
378	V.O.F. Gebroeders Helnen	[...]	[...]
379	Autobedrijf Saak en Vorenholt V.O.F.	[...]	[...]
380	Strijbosch en Zn. B.V.	[...]	[...]
381	Garage Kruiter	[...]	[...]
382	Autobedrijf Bakker en Zoon V.O.F.	[...]	[...]
383	Garage-Tankservice D.H. van Aalderen	[...]	[...]
384	Tankstation Frazer V.O.F.	[...]	[...]
385	Theo's Tankshop	[...]	[...]
387	V.O.F. Bastings	[...]	[...]
388	R. Timmerman Tankstation Mobil V.O.F.	[...]	[...]
389	J.M. Spoolder-Dooren	[...]	[...]
391	Vos Maasbracht B.V.	[...]	[...]
393	Handelsonderneming Sjaak Arns B.V.	[...]	[...]
394	F.K. Frings	[...]	[...]
395	Ufkes Hoogebrug B.V.	[...]	[...]
396	Ufkes Parkzicht B.V.	[...]	[...]
397	V.O.F. Tnakstation Heuthorst	[...]	[...]
398	Wikkering-Winterswijk B.V.	[...]	[...]
399	Automobielbedrijf A.B. Willemsen	[...]	[...]
400	BP-station van Wijk	[...]	[...]
401	Autobedrijf Boerrigter	[...]	[...]
402	G&G Exploitatiemaatschappij B.V.	[...]	[...]
404	Auto Jipp B.V.	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
405	Olie Centrum Nederland B.V.	[...]	[...]
406	J.A.A. Peters	[...]	[...]
407	V.O.F. Nijenhuis	[...]	[...]
409	De Haan Minerale Oliën B.V.	[...]	[...]
411	Van der Molen V.O.F.	[...]	[...]
413	Auto Langwerden	[...]	[...]
414	Post Exploitatie Maatschappij B.V.	[...]	[...]
415	Autobedrijf Lennaerts B.V.	[...]	[...]
416	V.O.F. Seubers	[...]	[...]
417	Autobedrijf Leo Martens B.V.	[...]	[...]
418	Firma Overbeek	[...]	[...]
419	H. Heijligers V.O.F.	[...]	[...]
420	Garage Snippe	[...]	[...]
421	Autobedrijf Huiskes B.V.	[...]	[...]
422	Autobedrijf De Kock V.O.F.	[...]	[...]
423	W.F. Milder	[...]	[...]
424	Autobedrijf J.J. Scheppink	[...]	[...]
425	H.M. Geurts Holding B.V.	[...]	[...]
426	V.O.F. H.J. Dieperink & Zoon	[...]	[...]
427	Borrekuil B.V.	[...]	[...]
428	Shell Ganzeweide V.O.F.	[...]	[...]
429	Autoservice Het Ambacht Westervoort B.V.	[...]	[...]
430	Esso Biljoen Rob Bosman	[...]	[...]
432	Top Zwartemeer B.V.	[...]	[...]
433	A.J.J. Kolkman	[...]	[...]
434	Van Huët V.O.F.	[...]	[...]
436	Mobil Selfservice Andre Florack	[...]	[...]
437	V.O.F. Trip	[...]	[...]
438	Blekkink Aalten B.V.	[...]	[...]
439	BIM Velswijk	[...]	[...]
440	Autobedrijf Reizigersberg	[...]	[...]
441	Kap Tankstation V.O.F.	[...]	[...]
442	V.O.F. Kroezen	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
443	J. Vermeulen	[...]	[...]
444	Esso Diederen V.O.F.	[...]	[...]
445	Autobedrijf Schipdam B.V.	[...]	[...]
446	E.C.G. Geervliet	[...]	[...]
447	A. Gezel	[...]	[...]
448	Tank-en service station Beulen-Slangen V.O.F.	[...]	[...]
449	T.E.M. Nijmegen B.V.	[...]	[...]
450	Roadrunner Service B.V.	[...]	[...]
451	Beheersmaatschappij Gebr. Van Kleef B.V.	[...]	[...]
452	P.J. Pont Almelo B.V.	[...]	[...]
453	Auto Hobby van der Werff B.V.	[...]	[...]
454	M.G.W. Ruypers	[...]	[...]
455	Autobedrijf Hukkelhoven	[...]	[...]
456	V.O.F. J.W. Lensink en T.W. Heinen	[...]	[...]
457	Gebr. Jongste B.V.	[...]	[...]
458	Autobedrijf Brouwer B.V.	[...]	[...]
459	V.O.F. G. Nelissen St. Geertuid	[...]	[...]
460	V.O.F. Autobedrijf Theo van Huet	[...]	[...]
461	Autobedrijf Roelofs V.O.F.	[...]	[...]
462	Pek V.O.F.	[...]	[...]
463	Tankstation Schasfoort B.V.	[...]	[...]
464	R.A.J. Maes	[...]	[...]
466	V.O.F. Autobedrijf Freke en Zoon	[...]	[...]
467	Tankstation Westsingel B.V.	[...]	[...]
469	B.V. B.E.M.	[...]	[...]
470	C.M.J. van der Aa-Lammerink	[...]	[...]
471	Tankstation De Holz B.V.	[...]	[...]
472	Autobedrijf Bleumink B.V.	[...]	[...]
473	Garage Vossebeld	[...]	[...]
474	Automobielbedrijf Johnny Peterman B.V.	[...]	[...]
476	Demarol B.V.	[...]	[...]
477	Brand Oil Servicestation B.V.	[...]	[...]
478	Firma Fieten	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
480	P. Molema	[...]	[...]
481	V.O.F. Autobedrijf Webbink	[...]	[...]
482	Auto Reinders B.V.	[...]	[...]
483	Braam Autoservice B.V.	[...]	[...]
484	Garagebedrijf B. Hendriksen B.V.	[...]	[...]
485	Vakgarage Voortman V.O.F.	[...]	[...]
486	Oliehandel Fr. Hopmans B.V.	[...]	[...]
487	Autobedrijf Renkens	[...]	[...]
488	NedOil Tankstations B.V.	[...]	[...]
489	Anac Tank-en Service Station V.O.F.	[...]	[...]
491	Jeurissen B.V.	[...]	[...]
492	Auto Maessen V.O.F.	[...]	[...]
493	Esso Station «Het Anker» V.O.F.	[...]	[...]
494	Q8 Servicestation Jansen V.O.F.	[...]	[...]
496	Westerhof V.O.F.	[...]	[...]
497	G.B. Selfservicestation Kessel-Adriaans B.V.	[...]	[...]
498	Snijders Cuyk B.V.	[...]	[...]
499	V.O.F. Heimans-Coenen	[...]	[...]
500	Garage Mestrom Groesbeek B.V.	[...]	[...]
501	Autobedrijf Vloet Mill B.V.	[...]	[...]
502	Garage Lammerts B.V.	[...]	[...]
503	Automobielbedrijf Gerard Tap	[...]	[...]
504	V.O.F. Roosenboom	[...]	[...]
505	F. Tijsse Claase B.V.	[...]	[...]
506	Opgenoot Tankservice B.V.	[...]	[...]
507	V.O.F. Gebrs. Mertens en Zn.	[...]	[...]
508	Van Beek V.O.F.	[...]	[...]
509	Diesel Oil Company B.V.	[...]	[...]
510	Autobedrijf Klaas Snippe	[...]	[...]
511	H.A.T. Bens	[...]	[...]
512	De Vrije Pomp Coevorden B.V.	[...]	[...]
513	T.E.M. Arnhem B.V.	[...]	[...]
514	Auto Heersmink B.V.	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
515	I.L. Pierik-Bomers	[...]	[...]
516	W. Witvoet	[...]	[...]
517	Garage Tankstation Milder V.O.F.	[...]	[...]
518	Tankstation J.G. Blokzijl V.O.F.	[...]	[...]
519	V.O.F. Kremer	[...]	[...]
520	C.J.G. Heerink	[...]	[...]
521	Auotbedrijf Hondebrink B.V.	[...]	[...]
522	Texaco Tankstaion J.A. Holland	[...]	[...]
523	M.J.M. Philipsen	[...]	[...]
524	Autoedrijf Ben van der Aa B.V.	[...]	[...]
525	Garage-en Autoschadeschadebedrijf Herbers	[...]	[...]
526	V.O.F. Keupink	[...]	[...]
528	Coöperatie Tuinbouwcentrum Lent B.A.	[...]	[...]
529	Oosterveen's Hobbycentrum B.V.	[...]	[...]
530	Overijsselse Olie Combinatie B.V.	[...]	[...]
531	Fa. S. Brakke	[...]	[...]
532	H.J.A.A. Bodelier	[...]	[...]
533	T en H Beheer B.V.	[...]	[...]
534	A.C. Lohmann	[...]	[...]
535	Autobedrijf J.B. Heijnen V.O.F.	[...]	[...]
536	V.O.F. Kengen-Gilissen	[...]	[...]
537	J.A.N. Beuken	[...]	[...]
538	J.H.M. Feijts	[...]	[...]
539	Actomat B.V.	[...]	[...]
541	F.L.M. Krauth	[...]	[...]
542	H. Benerink-Folbert	[...]	[...]
543	J. Benërink	[...]	[...]
546	W. Smit-Ten Donkelaar	[...]	[...]
549	Wed. L. Dalhuisen B.V.	[...]	[...]
551	V.O.F. W.H. Heyenrath	[...]	[...]
552	Tankstation De Grens	[...]	[...]
553	Zijm's Boulevard Garage B.V.	[...]	[...]
554	V.O.F. J. Derks en Zn.	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
555	J.G.J. Engels	[...]	[...]
556	J.J.L. Alofs	[...]	[...]
557	V.O.F. van der Woey	[...]	[...]
558	Bean Exploitatiemaatschappij B.V.	[...]	[...]
559	Automobielbedrijf Van de Weem B.V.	[...]	[...]
562	Garage Binnenmars B.V.	[...]	[...]
563	R. Leus	[...]	[...]
564	De Fakkel B.V.	[...]	[...]
565	V.O.F. Autobedrijf van Haren	[...]	[...]
566	TEM Peelland B.V.	[...]	[...]
567	J. Kleine	[...]	[...]
568	Johannes Willem Dijs	[...]	[...]
570	H. Wermke	[...]	[...]
571	V.O.F. Sahil	[...]	[...]
574	V.O.F. Bosserhof	[...]	[...]
575	Van Gelder Aardolie B.V.	[...]	[...]
577	V.V. Tankstation U.S.A.	[...]	[...]
578	Tankstation 't Klinkertje	[...]	[...]
579	Autobedrijf Diepenmaat V.O.F.	[...]	[...]
580	Garage Hofkamp V.O.F.	[...]	[...]
581	A.J.B.M. Scholten	[...]	[...]
582	Firma Bos-Niers	[...]	[...]
584	Emos B.V.	[...]	[...]
585	OK Nederland B.V.	[...]	[...]
586	Grooters Rekken B.V.	[...]	[...]
587	Grooters Eibergen B.V.	[...]	[...]
588	Total de Laares V.O.F.	[...]	[...]
589	Veka B.V.	[...]	[...]
590	Autobedrijf Buursink B.V.	[...]	[...]
591	Driessen Oosterbeek B.V.	[...]	[...]
593	GeHa Krediettank B.V.	[...]	[...]
594	Albert M. Kaspers	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
596	Aardappelhandel van Melis B.V.	[...]	[...]
597	E.J.A. Geerdink	[...]	[...]
599	Schadeherstel Twente B.V.	[...]	[...]
602	Service Station v/h J.P. Veger	[...]	[...]
603	Fokko Meijer B.V.	[...]	[...]
604	Autobedrijf Belderink B.V.	[...]	[...]
605	T.E.M. Salland B.V.	[...]	[...]
606	V.O.F. de la Roy	[...]	[...]
607	Zegam Zevenaar B.V.	[...]	[...]
608	V.O.F. Bongers	[...]	[...]
609	V.O.F. W. Pierik Konstruktiebedrijf	[...]	[...]
610	Autobedrijf Vruggink	[...]	[...]
611	Erkens Servicestation en verhuurbedrijf	[...]	[...]
612	Autorijschool Kruidhof B.V.	[...]	[...]
613	Fa. D.W. Westerveld en Zn.	[...]	[...]
614	M.H.H. Körver	[...]	[...]
615	Th. Rutten en Zn. Autobedrijf B.V.	[...]	[...]
616	BP Jans Vording	[...]	[...]
617	V.O.F. H.J. Rensing en Zoon	[...]	[...]
618	J.H.W. Plagge	[...]	[...]
619	Garage Looman B.V.	[...]	[...]
620	A.E.M. Rouleaux	[...]	[...]
621	De Wit's Autocenter Vlagtwedde B.V.	[...]	[...]
622	Stegehuis V.O.F.	[...]	[...]
623	W.E. van Gessel B.V.	[...]	[...]
624	AutoRent Bastiaans	[...]	[...]
625	Autobedrijf Schiphorst-Bloemendal B.V.	[...]	[...]
626	T.G.N. Strijbosch	[...]	[...]
627	Fa. J.H. & W.D. Bouwmeester	[...]	[...]
628	Autobedrijf Berenpas B.V.	[...]	[...]
629	Fa. De Jonge V.O.F.	[...]	[...]
632	Ellerie T.T.T. V.O.F.	[...]	[...]
636	V.O.F. Bovee	[...]	[...]
637	Autobedrijf Chr. Kerres B.V.	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
638	Rekrea Service Engelage V.O.F.	[...]	[...]
639	Autobedrijf Krabbe	[...]	[...]
640	Autobedrijf Wessels Dedemsvaart B.V.	[...]	[...]
641	Garage Kerkdijk	[...]	[...]
642	Tankstation Erik Derks	[...]	[...]
643	V.O.F. Autobedrijf Geve	[...]	[...]
644	Johan Henk Gankema	[...]	[...]
645	J. Hijnekamp	[...]	[...]
646	E. Gottschall	[...]	[...]
647	Van den Bosch en Jansen B.V.	[...]	[...]
648	Oliehandel van den Belt B.V.	[...]	[...]
649	J.B.H. Wildenborg	[...]	[...]
650	Tankservice Amby B.V.	[...]	[...]
652	H.M. Olde Heuvelt	[...]	[...]
653	V.O.F. Gebr. Th.J. en W.J. Tangelder	[...]	[...]
655	Oliehandel de Croon Twello B.V.	[...]	[...]
656	Automobielbedrijf Eef Wessels	[...]	[...]
657	Keulen Kerensheide B.V.	[...]	[...]
658	V.O.F. Overberg	[...]	[...]
659	V.O.F. Weghorst Service	[...]	[...]
660	V.O.F. Shell Centrum Wijchen	[...]	[...]
661	Autobedrijf Mattijssen B.V.	[...]	[...]
662	J.H. Nijland	[...]	[...]
663	Autobedrijf A.B. Lesscher B.V.	[...]	[...]
665	Autobedrijf Haarhuis	[...]	[...]
666	L.M.A. Geelen	[...]	[...]
750	Service Station Tatelaar B.V.	[...]	[...]
751	B.F.H. Auto's B.V.	[...]	[...]
752	Sakko B.V.	[...]	[...]
753	Autobedrijf Magnus	[...]	[...]
754	Top Zwartemeer	[...]	[...]
755	V.O.F. F. en H.W. Voortman	[...]	[...]
756	S.H.J. Bos	[...]	[...]

Nº	Nom du demandeur	Compagnie pétrolière/contrat de marque	Compagnie pétrolière/groupe
757	M.J.A. van der Loo	[...]	[...]
760	Vissers Tankstations B.V.	[...]	[...]
762	L.L. Boekestijn-Van Lier	[...]	[...]
763	Retail Operating Company B.V.	[...]	[...]
764	Shell ZT TEO B.V.	[...]	[...]
765	Snelgas Nederland B.V.	[...]	[...]
766	Robing Tankstations B.V.	[...]	[...]
767	Visschedijk	[...]	[...]
768	Vissers Tankstations B.V.	[...]	[...]
769	Auto Service 't Heukske	[...]	[...]