II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO
de 20 de Julho de 1999
relativa a um auxílio estatal dos Países Baixos a favor de 633 estações de serviço neerlandesas ao longo da fronteira com a Alemanha

[notificada com o número C(1999) 2539]

(Apenas faz fé o texto em língua neerlandesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(1999/705/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Após ter notificado os interessados para que apresentassem as suas observações [1],

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 14 de Agosto de 1997, registada em 18 de Agosto de 1997, as autoridades neerlandesas notificaram à Comissão a sua intenção de conceder um auxílio às 633 estações de serviço neerlandesas situadas na proximidade da fronteira alemã. A Comissão solicitou informações complementares por carta de 22 de Setembro de 1997, à qual as autoridades neerlandesas responderam por carta de 30 de Outubro de 1997 registada em 31 de Outubro de 1997. Por carta de 17 de Dezembro de 1997, a Comissão solicitou novamente esclarecimentos sobre as questões que não haviam sido clarificadas de forma adequada. Em 15 de Janeiro de 1998, as autoridades neerlandesas solicitaram uma prorrogação do prazo estabelecido para o efeito. Em 22 de Janeiro de 1998, a Comissão fixou a data de 10 de Fevereiro de 1998 como novo prazo. A Comissão voltou a insistir, por carta de 16 de Fevereiro de 1998, para que as autoridades neerlandesas enviassem as informações pedidas. Em 17 de Fevereiro de 1998, estas transmitiram algumas das informações solicitadas.

(2) Dado que as respostas das autoridades neerlandesas (recebidas com um atraso considerável) continuaram a ser contraditórias e incompletas, a Comissão decidiu dar início ao procedimento, ao abrigo do n.º 2 do artigo 88.º, em 2 de Abril de 1998. Contudo, a pedido das autoridades neerlandesas, o início de procedimento foi adiado. Por ocasião da reunião de 13 de Maio de 1998, as autoridades neerlandesas reiteraram o seu pedido de adiamento, comprometendo-se a disponibilizar as devidas informações caso este adiamento fosse autorizado. Tal foi rejeitado devido ao lapso de tempo considerável que havia decorrido desde a data da notificação.

(3) Em 3 de Junho de 1998, a Comissão decidiu dar início ao procedimento, ao abrigo do n.º 2 do artigo 88.º Esta decisão foi comunicada ao Governo neerlandês por cartas SG(98) D/6545 de 29 de Julho de 1998, em que se solicita às autoridades neerlandesas o envio das respectivas observações no prazo de um mês, ou seja, antes de 29 de Agosto de 1998.

(4) Por carta de 2 de Setembro de 1998, registada em 4 de Setembro de 1998, as autoridades neerlandesas solicitaram um novo adiamento de um mês, ou seja, até 29 de Setembro de 1998. Tal foi aceite pela Comissão em 9 de Setembro de 1998. Por carta de 25 de Setembro de

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

1998, registada em 29 de Setembro de 1998, as autoridades neerlandesas solicitaram mais dois meses a contar da data do envio da carta da Comissão, ou seja, até 29 de Novembro de 1998. Por carta de 9 de Outubro de 1998, a Comissão aceitou um adiamento adicional máximo de um mês, ou seja, até 29 de Outubro de 1998. Informou ainda as autoridades neerlandesas de que se não tivesse recebido as informações até essa data, poderia ser obrigada a adoptar uma decisão negativa exclusivamente com base nas informações disponíveis. Por carta de 29 de Outubro de 1998, registada em 4 de Novembro de 1998, as autoridades neerlandesas transmitiram as suas observações.

(5) A comunicação da Comissão em que esta convida os interessados a apresentarem as suas observações foi publicada em 7 de Outubro de 1998 no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* ([2]). Em 9 de Novembro de 1998, ou seja, na data-limite referida na comunicação, 10 partes interessadas haviam apresentado as suas observações. Estas observações foram comunicadas, por carta de 21 de Dezembro de 1998, às autoridades neerlandesas, a quem foi dada a oportunidade de resposta.

(6) Em 17 de Fevereiro de 1999, a Comissão insistiu junto das autoridades neerlandesas para que estas transmitissem as informações necessárias, dado que estas não tinham apresentado provas da não existência de cumulação de auxílios. Esta decisão foi notificada às autoridades neerlandesas por carta SG(99) D/1411 de 25 de Fevereiro de 1999, em que as autoridades neerlandesas são convidadas a apresentar as suas observações no prazo de 15 dias úteis a partir da publicação desta decisão, ou seja, antes de 18 de Março de 1999.

(7) Por cartas de 17 de Março de 1999 e 6 de Abril de 1999, registadas em 17 de Março de 1999 e 7 de Abril de 1999, as autoridades neerlandesas transmitiram i) uma lista de todos os beneficiários do auxílio, ou seja, 633 estações de serviço, ii) o texto da legislação em causa, «Tijdelijke regeling subsidie service stations grensstreek Duitsland» (regime temporário relativo ao subsídio a favor das estações de serviço situadas ao longo da fronteira com a Alemanha), de 21 de Julho de 1997 e alterado respectivamente em 15 de Dezembro de 1997, iii) uma cópia dos acordos de execução no quadro do regime temporário relativo ao subsídio destinado às estações de serviço situadas ao longo da fronteira com a Alemanha concluídos entre o Ministério das Finanças e o Senter ([3]) e iv) 574 acordos de compra exclusiva e questionários elaborados pelo Senter no âmbito das estações de serviço em causa.

([2]) JO C 307 de 7.10.1998, p. 10.
([3]) Ver ponto 18.

(8) A Comissão, após análise destes acordos, solicitou informações complementares por carta de 5 de Maio de 1999. As autoridades neerlandesas responderam parcialmente a este pedido por carta de 20 de Maio de 1999, registada em 21 de Maio de 1999.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DA MEDIDA

(9) O auxílio destina-se a 633 estações de serviço neerlandesas situadas ao longo da fronteira com a Alemanha. São elegíveis pessoas singulares ou colectivas, sociedades em nome colectivo ou sociedades de responsabilidade limitada, por conta das quais são exploradas uma ou várias estações de serviço, e os seus sucessores. Encontra-se em anexo à presente decisão uma lista dos beneficiários deste auxílio.

(10) O auxílio tem por objectivo compensar os proprietários destas estações de serviço pela alegada redução do volume de vendas resultante do aumento dos impostos especiais sobre o consumo de combustíveis líquidos, que entrou em vigor nos Países Baixos em 1 de Julho de 1997. As autoridades neerlandesas temem que, em resultado deste aumento, os consumidores neerlandeses passem a abastecer-se preferencialmente nas estações de serviço alemãs situadas na proximidade da fronteira com os Países Baixos.

(11) A subvenção é calculada com base na quantidade de combustível líquido fornecido e o seu montante diminui proporcionalmente à distância da fronteira alemã, ou seja, as estações de serviço localizadas a menos de 10 km da fronteira, receberão 100 florins neerlandeses (a seguir designado florins) (45 euros) por 1 000 litros de combustível líquido fornecido e as estações de serviço situadas entre 10 e 20 km da fronteira, 50 florins (23 euros) por 1 000 litros de combustível líquido fornecido ([4]). Posteriormente, estes montantes duplicaram.

(12) Se o imposto especial sobre o consumo de combustíveis líquidos for aumentado na Alemanha, o montante do auxílio será reduzido em 10/11 e 5/11 respectivamente do montante do aumento do imposto especial sobre o consumo de combustíveis líquidos por 1 000 litros na Alemanha ([5]). O auxílio total deveria ascender a cerca de 126 milhões de florins [52,7 milhões de euros ([6])], dependendo do volume de vendas realizado pelas estações de serviço e de eventuais aumentos dos impostos especiais sobre o consumo na Alemanha. Este regime de auxílio terá uma duração máxima de três anos, ou seja, até 1 de Julho de 2000.

([4]) Em conformidade com a lei alterada pelo decreto ministerial de 15 de Dezembro de 1997, Staatscourant n.º 241. De acordo com a primeira notificação, as estações de serviço localizadas a menos de 10 km da fronteira, receberão 80 florins (36 euros) por 1 000 litros de combustível líquido fornecido e as estações de serviço situadas entre 10 e 20 km da fronteira, 40 florins (18 euros) por 1 000 litros de combustível líquido fornecido. Na primeira versão do decreto não havia qualquer referência a uma duplicação do montante do auxílio.
([5]) Artigo 5.º do «Tijdelijke regeling subsidie service stations grensstreek Duitsland» de 21 de Julho de 1997, alterado pelo decreto ministerial de 15 de Dezembro de 1997.
([6]) Em conformidade com as taxas de câmbio fixadas de modo definitivo entre o euro e as divisas dos Estados-Membros em 1 de Janeiro de 1999.

(13) Na notificação ([7]), as autoridades neerlandesas consideram que a medida de auxílio prevista está em conformidade com os requisitos da Comissão respeitantes à aplicação da regra *de minimis*, tendo em conta que o limite máximo de 100 000 euros por estação de serviço é aplicado para o período de vigência do auxílio. Em seu entender, cada estação de serviço pode ser considerada uma empresa individual, devendo assim a Comissão aprovar esta medida sem levantar objecções.

(14) Segundo as autoridades neerlandesas existem três tipos de estações de serviço nos Países Baixos:

(15) Primeira categoria (*dealer-owned/dealer-operated — Do/Do*): o revendedor é também proprietário da estação de serviço que explora, assume os riscos da exploração e está ligado ao seu fornecedor por um acordo de compra exclusiva concluído por um período de cinco anos, susceptível de ser prorrogado por um novo período de cinco anos, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 1984/83 ([8]).

(16) Segunda categoria (*company-owned/dealer-operated — Co/Do*): o revendedor arrenda a estação de serviço, assume os riscos dessa exploração e está ligado à companhia petrolífera por um acordo de compra exclusiva durante o período de arrendamento da estação de serviço em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 1984/83.

(17) Terceira e última categoria (*company-owned/dealer-operated — Co/Co*): as estações de serviço são exploradas por empregados ou por filiais da companhia petrolífera. Estes empregados ou filiais não assumem os riscos da exploração e não podem escolher livremente os seus fornecedores; por conseguinte, o Regulamento (CEE) n.º 1984/83 não é aplicável neste contexto.

(18) O Ministério das Finanças neerlandês incumbiu o Senter, uma instância executiva do Ministério da Economia no sector da tecnologia, energia e ambiente, da execução da medida de auxílio ([9]).

(19) Para dar resposta ao pedido da Comissão de informações complementares, o Senter enviou um questionário às estações de serviço em causa. Este questionário incluía o seguinte: a) nome da estação de serviço, b) nome do proprietário da estação de serviço, c) forma jurídica da empresa, d) classificação da estação de serviço (*Do/Do*, *Co/Do* ou *Co/Co*), e) marca do combustível líquido vendido, f) foi enviada cópia dos contratos de compra exclusiva ao Senter?, g) quantidade de combustíveis líquidos vendida por ano, h) existe um sistema de gestão de preços?, i) a companhia petrolífera controla o revendedor em causa, e j) a estação de serviço em causa é explorada assumindo o revendedor todos os riscos?

3. FUNDAMENTAÇÃO DO INÍCIO DO PROCEDIMENTO

(20) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento ao abrigo do n.º 2 do artigo 88.º assenta em dois fundamentos:

(21) Em primeiro lugar, a Comissão considerou que a regra *de minimis* só é aplicável se cada estação de serviço for considerada uma empresa individual. Em seu entender, tal não é possível se o proprietário possuir várias estações de serviço (tal pode ser o caso das estações de serviço «*company-owned/company-operated*») ou se a liberdade do revendedor «independente» estiver de tal modo circunscrita por acordos de arrendamento e de compra exclusiva que sejam controlados *de facto* pelas companhias petrolíferas (tal pode ser o caso das estações de serviço «*company-owned/dealer-operated*»).

(22) Em segundo lugar, a Comissão considerou que, em circunstâncias particulares, a regra *de minimis* pode ser interpretada como uma presunção jurídica ilidível, ou seja, mesmo que o montante do auxílio em causa seja reduzido e, por conseguinte, inferior ao limiar estabelecido na regra *de minimis*, esta não é aplicável se o auxílio tiver uma incidência sobre as trocas comerciais e a concorrência entre os Estados-Membros.

(23) Por fim, a Comissão elaborou na sua decisão três questões a fim de ter uma noção mais nítida da estrutura de propriedade das estações de serviço em causa e de poder avaliar se a liberdade de acção dos revendedores «independentes» está de tal modo circunscrita que estes são controlados *de facto* pelas companhias petrolíferas:

«1. Uma lista dos proprietários das 624 ([10]) estações de serviço, uma repartição das 624 estações de serviço pelas três categorias e informações actualizadas sobre as quotas de mercado das 624 estações de serviço repartidas por proprietário;

([7]) A notificação das autoridades neerlandesas não corresponde à base jurídica da «Tijdelijke regeling subsidie service stations grensstreek Duitsland». Em conformidade com o ponto 6 da notificação, o subsídio ascende, para o período máximo de duração da medida de auxílio (até 30 de Junho de 2000), a 100 000 ecus por estação de serviço, enquanto que no artigo 4.º da «Tijdelijke regeling subsidie service stations grensstreek Duitsland» publicada no Staatscourant n.º 138, de 23 de Julho de 1997, está estipulado que o subsídio por requerente ascende no máximo ao equivalente de 100 000 ecus em florins para o período de 1 de Julho de 1997 a 30 de Junho de 2000.

([8]) Regulamento (CEE) n.º 1984/83 da Comissão de 22 de Junho de 1983, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 85.º do Tratado a certas categorias de acordos de compra exclusiva (JO L 173 de 30.6.1983, p. 5).

([9]) Acordos de execução entre o Ministério das Finanças e o Senter relativos às regras transitórias que regem os auxílios às estações de serviço situadas ao longo da fronteira com a Alemanha de 17 de Junho de 1998 (ZTD850161.MIM).

([10]) Inicialmente, as autoridades neerlandesas haviam notificado um auxílio a favor de 624 estações de serviço. De acordo com a lista de empresas beneficiárias apresentada pelas autoridades neerlandesas trata-se de 633 estações de serviço. Esta decisão diz assim respeito a 633 e não a 624 estações de serviço.

2. Dados comparáveis sobre a estrutura de propriedade das estações de serviço no conjunto dos Países Baixos e na região beneficiária do auxílio. No caso de se registar uma divergência entre a estrutura de propriedade no conjunto dos Países Baixos e na região beneficiária do auxílio, o Governo neerlandês deverá justificar essa divergência;

3. Cópias de todos os acordos combinados de arrendamento e de compra exclusiva relativamente a cada companhia petrolífera, por forma a que a Comissão possa avaliar se a liberdade de acção dos revendedores "independentes" está de tal modo circunscrita que estes são controlados *de facto* pelas companhias petrolíferas.».

4. MOTIVOS QUE LEVARAM A COMISSÃO A SOLICITAR ÀS AUTORIDADES NEERLANDESAS INFORMAÇÕES

(24) Tendo em conta que as autoridades neerlandesas não deram uma resposta satisfatória às questões colocadas na decisão relativa ao início do procedimento, a Comissão decidiu intimar as autoridades neerlandesas a fornecerem as informações pedidas. As questões eram praticamente idênticas àquelas colocadas pela Comissão às autoridades neerlandesas por cartas de 22 de Setembro de 1997 e de 17 de Dezembro de 1997. A Comissão considerou a resposta das autoridades neerlandesas insuficiente pelos seguintes motivos:

(25) Quanto à primeira questão, as autoridades neerlandesas não transmitiram os documentos justificativos que deveriam acompanhar a lista das 633 estações de serviço e dos seus proprietários e não apresentaram a sua repartição pelas três categorias. Além disso, as autoridades neerlandesas não comentaram os dados aparentemente contraditórios relativos a esta repartição, como referido na decisão da Comissão relativa ao início do procedimento.

(26) Quanto à segunda questão, as autoridades neerlandesas não apresentaram quaisquer observações específicas, mas declararam, num contexto global, que não poderiam responder às questões 2 e 3. Tal parece estar em contradição com a posição das associações profissionais, que referiram que não havia quaisquer razões que levassem a pressupor que a estrutura de propriedade das estações de serviço situadas na região fronteiriça seria substancialmente diferente daquela das restantes estações neerlandesas.

(27) Quanto à terceira questão, ou seja, o pedido de cópias de todos os acordos combinados de arrendamento e de compra exclusiva relativamente a cada companhia petrolífera, a Comissão não pode aceitar o argumento avançado pelas autoridades neerlandesas, segundo o qual as organizações profissionais não teriam acesso a tais informações.

(28) Por fim, a Comissão solicitou às autoridades neerlandesas, em resposta às observações das partes interessadas apresentadas após o início do procedimento pela Comissão, informações que indiquem em que medida o sistema de gestão de preços fazia parte dos acordos concluídos pelo Q8 com as estações de serviço situadas na região elegível. A Comissão pediu igualmente às autoridades neerlandesas que confirmassem se outras companhias petrolíferas situadas na região elegível aplicavam um sistema semelhante.

5. OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS

(29) Após a notificação da decisão da Comissão relativa ao início do procedimento no quadro do auxílio em causa, ao abrigo do n.º 2 do artigo 88.º, a Comissão recebeu observações de 10 interessados. Estas observações estão repartidas do seguinte modo: a) três observações de estações de serviço individuais (BP, BP e De Fakkel), b) quatro observações de companhias petrolíferas (Q8, Texaco, Shell e Total) e c) três observações de organizações profissionais (NOVE, Bovag e BETA). Em 12 de Março de 1999, a Comissão recebeu ainda uma carta de uma estação de serviço que assume actualmente a presidência da associação dos revendedores de estações de serviço, VEB (Vereniging Exploitanten Benzinestations). A Comissão não pode considerar esta última carta, dado que a recebeu após o prazo fixado na notificação da decisão relativa ao início do procedimento, ou seja, após 9 de Novembro de 1998.

(30) a) As três cartas das estações de serviço individuais repetem as informações já solicitadas pelo Senter no seu questionário [11]. Em termos globais, estas cartas deixam transparecer uma preocupação quanto ao risco da supressão e da eventual recuperação do auxílio. Os respectivos revendedores sublinham a necessidade do auxílio, dado que os seus antigos clientes passaram a abastecer-se na Alemanha desde que os Países Baixos aumentaram os impostos especiais sobre o consumo de combustíveis líquidos. A Fakkel BV comunicou à Comissão que dividiu a sua empresa em várias entidades legais a fim de receber um auxílio para cada uma das suas estações de serviço situadas ao longo da fronteira alemã (cinco de 18 estações de serviço no total).

(31) b) As quatro companhias petrolíferas interessadas (Q8, Texaco, Shell e Total) consideram que as autoridades neerlandesas não puderam transmitir os acordos de venda exclusiva, dado que não dispõem das respectivas cópias ou dos mecanismos legais necessários à sua

[11] Ver ponto 19.

obtenção. Segundo as companhias petrolíferas, os contratos em causa só podem ser disponibilizados mediante acordo prévio de cada parte contratante. A Total considera irrelevante a disponibilização das cópias dos contratos. Tanto a Texaco como a Total salientam que a quota de mercado de uma companhia petrolífera nos Países Baixos, expressa em quantidade de combustível líquido vendido, não pode reflectir a estrutura de propriedade das estações de serviço individuais, dado que o volume de vendas por estação é muito variável. Segundo a Texaco, a Shell e a Q8, os revendedores da categoria *Co*/*Do* operam de modo independente, assumindo os riscos. A fim de ilustrar este ponto de vista, a Q8 transmitiu uma cópia de um acordo-tipo de compra exclusiva para estações de serviço *Co*/*Do*. A Texaco considera que, ao abrigo da regra *de minimis*, cada estação de serviço deve ser contemplada como uma empresa separada. Por fim, a companhia petrolífera Total considera que o auxílio não causa quaisquer distorções a nível da concorrência, dado que só representa uma compensação parcial dos prejuízos sofridos.

(32) c) Três organizações profissionais apresentaram as suas observações em resposta ao início do procedimento (NOVE, BETA e Bovag.

(33) A NOVE (Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche) representa 1 000 estações de serviço e 500 fornecedores de combustíveis nos Países Baixos. A NOVE não concorda com a ligação que a Comissão estabelece entre a utilização de uma marca e a estrutura de propriedade. Não compreende, além disso, como é que a existência de um acordo de arrendamento pode ser um indício de um controlo externo. Quanto à lista completa dos proprietários e à prova de propriedade, nem as autoridades neerlandesas, nem a NOVE têm acesso a tais dados. Apenas os interessados podem transmiti-los.

(34) A BETA (Belangenvereniging Tankstations) representa 850 membros que exploram cerca de 1 400 estações de serviço. Só podem ser membros da BETA os revendedores independentes, dado que esta vê como o seu papel principal o acompanhamento dos seus membros nas negociações com as companhias petrolíferas. Cerca de metade dos membros da BETA pertence à categoria *Do*/*Do* e a outra metade à categoria *Co*/*Do*. Ambas as categorias são exploradas numa base de assunção de risco pelo revendedor e, por conseguinte, o auxílio beneficia-as exclusivamente. Segundo a BETA, 90 % dos beneficiários do auxílio exploram apenas uma estação e deveriam poder continuar a receber este auxílio. Quanto aos acordos de distribuição solicitados, a BETA considera que deveria ser suficiente a cópia de um acordo-tipo. Por fim, em seu entender, a medida de auxílio não causa quaisquer distorções da concorrência, dado que as vendas de combustível na região elegível desceram em 15 % e 25 % desde o aumento do imposto especial sobre o consumo.

(35) Segundo a Bovag (associação que representa vendedores de veículos de passageiros e de camiões, empresas que vendem automóveis, veículos de duas rodas, rolotes, reboques, oficinas e estações de lavagem automática, escolas de condução, empresas de aluguer e de *leasing* de automóveis e estações de serviço), o auxílio concedido ao abrigo da regra *de minimis* representa apenas uma compensação parcial relativamente aos prejuízos sofridos pelas estações de serviço desde o aumento dos impostos especiais sobre o consumo. A Bovag sublinha que também no caso de *Co*/*Do*, o revendedor opera por sua própria conta e risco. Considera ainda que o auxílio deveria ser concedido por estação de serviço, mesmo se o revendedor possuir mais de uma estação. Segundo a Bovag, os resultados da sua auditoria interna realizada em Março de 1998, em que participaram 3 300 estações de serviço, confirmam os valores transmitidos pelas autoridades neerlandesas. Uma lista das estações de serviço elegíveis pode ser obtida junto do Senter. Os acordos combinados de arrendamento e de compra exclusiva devem ser pedidos directamente às estações de serviço interessadas.

6. **OBSERVAÇÕES DOS PAÍSES BAIXOS**

(36) As autoridades neerlandesas responderam à decisão relativa ao início do procedimento, ao abrigo do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE e à decisão de injunção relativa à transmissão de informações por quatro cartas a) 29 de Outubro de 1998, b) 17 de Março de 1999, c) 6 de Abril de 1999 e d) 20 de Maio de 1999 que se podem resumir do seguinte modo:

(37) a) Na sua resposta de 29 de Outubro de 1998 à decisão relativa ao início do procedimento, as autoridades neerlandesas declararam que à primeira questão colocada pela Comissão na carta de 29 de Julho de 1998 já havia sido dada parcialmente resposta. Dado que as informações pedidas nas questões 2 e 3 devem ser fornecidas pelas organizações profissionais, houve que consultá-las. Segundo as autoridades neerlandesas, estas associações declararam não poder disponibilizar estes elementos, dado que i) não dispunham destas informações e ii) não compreendiam o seu interesse.

(38) Por fim, as autoridades neerlandesas chamam a atenção para o facto de a bandeira utilizada por uma estação de serviço (que ostenta a marca do combustível à venda) não dar qualquer indício sobre a sua estrutura de propriedade. Concluem a carta, declarando que estão dispostas a estudar em conjunto com a Comissão a forma de obter as informações em causa.

(39) O Governo neerlandês anexou à sua resposta um parecer elaborado pela sociedade de advogados De Brauw, Blackstone en Westbroek a pedido das organizações profissionais em causa. Em primeiro lugar, a sociedade procede a uma análise pormenorizada do termo «empresa» no quadro do direito comunitário da concorrência, nomeadamente do regulamento sobre as concentrações e dos artigos 81.º e 82.º do Tratado CE.

(40) Em segundo lugar, a sociedade de advogados apresentou as suas observações relativamente às questões colocadas pela Comissão. Segundo o parecer, uma parte das informações pedidas podem ser obtidas junto do Senter, das câmaras de comércio ou do registo predial.

(41) Quanto à segunda questão, a sociedade de advogados responde que não vê qualquer razão para pressupor que a estrutura de propriedade das estações de serviço na região fronteiriça seja consideravelmente diferente da estrutura existente no restante território dos Países Baixos.

(42) Por fim, a sociedade de advogados não vê a necessidade de transmitir todos os contratos existentes nos Países Baixos, dado que o auxílio só abrange a zona fronteiriça. De qualquer modo, o teor dos contratos não pode ser relevante, dado que o Ministério das Finanças considera cada estação de serviço como uma empresa separada. Na conclusão, a sociedade de advogados apontou para a importância do princípio da igualdade no direito comunitário.

(43) b) Na sua primeira resposta à decisão de injunção da Comissão para a apresentação de informações, de 17 de Março de 1999, as autoridades neerlandesas comunicaram à Comissão que haviam solicitado aos beneficiários do auxílio dados sobre o seguinte: i) estrutura de propriedade das estações de serviço em causa, ii) sistemas de gestão de preços, iii) cópias dos contratos de compra exclusiva susceptíveis de limitar a independência dos revendedores. A maioria dos beneficiários respondeu e os respectivos dados foram transmitidos à Comissão. A resposta das autoridades neerlandesas estava acompanhada de uma lista com os nomes de todos os beneficiários (incluindo a sua forma jurídica). Na sequência da decisão da Comissão para a apresentação de informações, as autoridades neerlandesas declararam que tinham solicitado uma vez mais aos proprietários das estações de serviço o envio de informações. Estas informações serão transmitidas à Comissão logo que tenham sido recebidas.

(44) c) Na sua segunda resposta à decisão de injunção da Comissão para a apresentação de informações, de 6 de Abril de 1999, as autoridades neerlandesas enviaram as restantes respostas acima referidas dos beneficiários do auxílio à Comissão. Esta carta estava acompanhada de i) uma cópia dos acordos de execução entre o Ministério das Finanças e o Senter respeitantes ao regime temporário relativo ao subsídio destinado às estações de serviço situadas ao longo da fronteira com a Alemanha ([12]) e ii) uma cópia da base legal alterada em 15 de Dezembro de 1997 ([13]). A Comissão recebeu, no total, 574 acordos de compra exclusiva e questionários elaborados pelo Senter.

(45) d) Por carta de 5 de Maio de 1999, a Comissão solicitou às autoridades neerlandesas que respondessem urgentemente i) às questões sem resposta até à data incluídas na decisão da Comissão para a apresentação de informações ii) a uma série de questões associadas à legislação alterada de 15 de Dezembro de 1997, com efeitos retroactivos a 1 de Julho de 1997, a qual não havia sido notificada à Comissão. Por fim, a Comissão pediu às autoridades neerlandesas iii) que indicassem as medidas que os Países Baixos tencionavam tomar na sequência do aumento dos impostos especiais sobre o consumo de combustíveis líquidos em 0,06 marcos alemães (a seguir designado marcos) (0,03 euros) por litro na Alemanha em vigor a partir de 1 de Abril de 1999.

(46) Em resposta a essa carta, nomeadamente à questão i), as autoridades neerlandesas transmitiram um quadro que inclui o número de registo do auxílio, o nome da estação de serviço em causa, a forma jurídica sob a qual a estação de serviço é explorada, a categoria da estação de serviço (*Do*/*Do*, *Co*/*Do* ou *Co*/*Co*), se o requerente da estação de serviço em causa respondeu ao pedido de informações, a marca do combustível e os artigos associados à marca à venda na estação de serviço, o tipo de acordos que as autoridades neerlandesas receberam do requerente e que transmitiram à Comissão. A categoria (*Do*/*Do*, *Co*/*Do* ou *Co*/*Co*) reflecte os dados transmitidos pelo requerente. Com base nos dados de que as autoridades neerlandesas dispõem, se as várias categorias forem aplicadas a todos os requerentes de subvenções, cerca de 43 % são classificados como *Do*/*Do* e 17 % como *Co*/*Do*. 13 % dos requerentes declararam ser proprietários, proprietários/revendedores ou exercendo a sua actividade por sua própria conta e risco. Um requerente (0,2 %) identificou-se como *Co*/*Co*.

(47) Segundo as autoridades neerlandesas, as informações sobre as marcas de combustível e os artigos associados a estas marcas baseiam-se nos dados transmitidos pelos requerentes de auxílios. Uma série de requerentes não respondeu a esta questão (cerca de 23 %). Tal significa que as informações pedidas pela Comissão sobre as quotas de mercado têm de ser baseadas em 77 % das estações de serviço que responderam. Importa ter em conta que, segundo as autoridades neerlandesas, estas estações de serviço detêm aproximadamente 81 % das vendas de combustíveis líquidos na região fronteiriça em causa. As quotas de mercado calculadas com base nos dados disponíveis baseiam-se ao período de referência de Julho de 1996 a Junho de 1997, inclusive. Estas quotas de mercado, que dizem exclusivamente respeito à região fronteiriça entre os Países Baixos e a Alemanha e que são apresentadas a título meramente indicativo, são as seguintes:

Shell	[...]%
BP/Mobil	[...]%
Esso	[...]%
Texaco	[...]%
Total	[...]%
Outros (incluindo marca própria)	[...]%
AVIA	[...]%
Fina	[...]%
Q8 (KPN)	[...]%.

(48) Na sua resposta, as autoridades neerlandesas salientaram que estas quotas de mercado não dão qualquer indicação sobre a estrutura de propriedade das estações de serviço. O facto de uma estação de serviço utilizar a bandeira de uma companhia petrolífera, não significa que essa

([12]) Ver nota de rodapé 9.
([13]) Ver nota de rodapé 4.

estação de serviço não seja explorada totalmente por conta e risco do revendedor e que, por conseguinte, poderia ser facilmente classificada como *Do*/*Do* ou, pelo menos, como *Co*/*Do*.

(49) As autoridades neerlandesas colocaram a questão quanto à aplicação de um sistema de gestão de preços (SGP) por outras companhias petrolíferas que não a Q8 às companhias petrolíferas e aos revendedores das estações de serviço em causa. As autoridades neerlandesas comprometem-se a transmitir estas informações à Comissão logo que as tenham recebido.

(50) Segundo as autoridades neerlandesas, o SGP, está incluído nos contratos celebrados entre a Q8 e os revendedores na região em causa, com uma única excepção. Nos contratos celebrados entre a Q8 e os seus revendedores, está estipulado que o próprio revendedor determina o preço de venda do combustível. Neste contexto, o revendedor pode negociar com a Q8 a integração do SGP no acordo de base. Com o SGP, há a possibilidade de a Q8 cobrir uma parte da redução do preço recomendado oferecida pelo revendedor nas condições estipuladas no contrato. O acordo de base inclui tabelas que estabelecem por cada combustível, a percentagem de cada *cent* por litro de redução extra «na bomba» a cobrir pela Q8 e pelo revendedor, respectivamente. Alguns revendedores optam por assumir totalmente o risco dos descontos directos «na bomba» em troca de uma redução mais elevada no acordo de base.

(51) Quanto à questão ii) sobre a legislação alterada, as autoridades neerlandesas deram a seguinte explicação. Já desde 1 de Julho de 1997, o auxílio estava limitado a um máximo de 100 000 euros por empresa, ou seja, as pessoas singulares ou colectivas que exploram uma ou várias estações de serviço por sua própria conta e risco. A alteração de Dezembro de 1997, a que a Comissão faz alusão, não afectou o objectivo da lei. A notificação (condicional) ao abrigo do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE não diz respeito ao presente regime, mas sim à intenção das autoridades neerlandesas de alargarem o seu âmbito de aplicação, intenção essa que não foi ainda concretizada. Este alargamento do regime dizia respeito à aplicação do regime numa base individual. Tal levou as autoridades neerlandesas a submeter o caso à Comissão no sentido de apurar se a concessão de auxílios por estação de serviço seria admissível ao abrigo da regra *de minimis* e, admitindo que tal não seria autorizado, de notificar este alargamento como projecto de medida de auxílio. As autoridades neerlandesas salientam que não porão em execução tal medida antes de a Comissão se ter pronunciado sobre este assunto.

(52) Quanto à questão iii) sobre as repercussões do recente aumento do imposto especial sobre o consumo na Alemanha para o regime de auxílio, as autoridades neerlandesas responderam do seguinte modo: a partir 1 de Abril de 1999, o imposto especial sobre o consumo de combustíveis líquidos na Alemanha sofreu um aumento de 0,06 marcos alemães (0,03 euros) por litro. Em florins, tal equivale a um aumento de 0,068 florins por litro, ou seja, 68 florins (31 euros) por 1 000 litros. Ao abrigo do n.º 1 do artigo 5.º do «Tijdelijke regeling subsidie service stations grensstreek Duitsland», o montante de 100 florins (45 euros) a favor das estações de serviço situadas num raio de 10 km da fronteira alemã (primeira categoria) foi reduzido, a partir de 1 de Maio de 1999, em 10/11 de 68 florins, ou seja, em 62 florins (28 euros). O montante de 50 florins a favor das estações de serviço localizadas entre 10 e 20 km da fronteira alemã (segunda categoria) foi reduzido em 5/11 de 68 florins, ou seja, em 31 florins (14 euros). Os novos montantes entraram em vigor em 1 de Maio de 1999, ascendendo assim a 38 florins (17 euros) por 1 000 litros para as estações de serviço da primeira categoria e a 19 florins (9 euros) por 1 000 litros para as estações de serviço da segunda categoria.

7. **APRECIAÇÃO DO AUXÍLIO**

7.1. **Base jurídica para a apreciação**

(53) As autoridades neerlandesas notificaram a sua intenção de concederem um auxílio às 633 estações de serviço situadas ao longo da fronteira com a Alemanha. Segundo o ponto 6 da notificação, o limiar da subvenção para todo o período de aplicação (máximo) da medida de auxílio (até 1 de Julho de 2000) é de 100 000 euros por estação de serviço. A notificação não remete para qualquer base jurídica.

(54) As autoridades neerlandesas enviaram em anexo à notificação o decreto ministerial «Tijdelijke regeling subsidie service stations grensstreek Duitsland» [14]. O artigo 4.º deste decreto estabelece que o montante da subvenção por requerente não pode exceder o equivalente a 100 000 euros em florins para o período de 1 de Julho a 30 de Junho de 2000.

(55) As autoridades neerlandesas explicaram na sua carta em anexo à notificação, que a medida acima referida é uma medida com um âmbito de aplicação mais restrito, a qual entrou em vigor em 1 de Julho de 1997 na pendência dos resultados do procedimento iniciado pela Comissão. Segundo as autoridades neerlandesas, esta medida é praticamente idêntica à medida proposta, excepto que não é aplicável às estações de serviços propriamente ditas, mas aos empresários, nomeadamente às pessoas singulares ou colectivas que exploram uma ou várias estações de serviço por sua própria conta e risco, e aos seus sucessores legais. As autoridades neerlandesas consideram que a medida de auxílio, que não corresponde totalmente ao objectivo de compensação, obedece claramente à regra *de minimis*.

[14] Ver nota de rodapé 7.

(56) As autoridades neerlandesas referem, por carta de 20 de Maio de 1999, que o motivo da notificação à Comissão foi a extensão do âmbito de aplicação do regime existente. A extensão do âmbito de aplicação do regime aplica-se ao pedido por estação de serviço e não por requerente. Por esta razão, as autoridades neerlandesas perguntaram à Comissão se a concessão de auxílios por estação de serviço era admissível no quadro da regra *de minimis*. Segundo as autoridades neerlandesas esta proposta não foi concretizada.

(57) Face a uma situação em que as autoridades neerlandesas notificaram uma proposta de auxílio sem base jurídica, mas que simultaneamente implementaram uma medida de auxílio semelhante que tinha uma base jurídica mas que não tinha sido notificada, coloca-se a questão de saber se a escolha de um limiar para o auxílio por estação de serviço ou por requerente é susceptível de afectar a apreciação da Comissão.

(58) Neste contexto, é de assinalar que o Ministério das Finanças encarregou o Senter de implementar o subsídio temporário a favor das estações de serviço situadas ao longo da fronteira com a Alemanha, tal como estipulado na «Tijdelijke regeling subsidie service stations grensstreek Duitsland». Em resposta ao pedido de informações da Comissão, o Senter transmitiu-lhe por intermédio das autoridades neerlandesas uma lista dos 633 requerentes do auxílio em causa.

(59) O facto de se ter estabelecido para o auxílio já implementado um limiar de 100 000 euros por requerente e não por estação de serviço, parece ter afastado à primeira vista o risco de cumulação de auxílios em situações em que o mesmo revendedor explora várias estações de serviço. Contudo, após análise pela Comissão dos 574 acordos de compra exclusiva e dos questionários correspondentes à lista de requerentes fornecida pelo Senter, verificou-se que a regra da cumulação não fora respeitada, mesmo nos casos em que o limiar foi estabelecido por requerente, por três diferentes razões. Em primeiro lugar, o mesmo requerente aparece várias vezes na lista. Em segundo lugar, nada impede que um requerente beneficie várias vezes do mesmo auxílio, dividindo uma empresa em várias entidades jurídicas, tal como fez a De Fakkel BV ([15]). Em terceiro lugar, o estabelecimento do limiar de auxílio ao nível do requerente não tem em conta o beneficiário efectivo do auxílio em conformidade com a aplicação do sistema de gestão de preços ([16]).

(60) Por conseguinte, a apreciação da medida de auxílio pela Comissão no quadro da regra *de minimis*, tal como descrita *infra*, é aplicável tanto à medida de auxílio notificada como à medida de auxílio implementada ao abrigo do «Tijdelijke regeling subsidie service stations grensstreek Duitsland».

([15]) Ver ponto 30.
([16]) Ver pontos 83-86.

(61) Dado que há dúvidas quanto ao facto de a medida de auxílio inicial ao abrigo do «Tijdelijke regeling subsidie service stations grensstreek Duitsland» e de a medida de auxílio notificada e alargada serem abrangidas pela regra *de minimis*, a medida de auxílio inicial e a medida de auxílio notificada e alargada deveriam ter sido notificadas à Comissão. O argumento das autoridades neerlandesas, segundo o qual a obrigação de notificação apenas diz respeito ao alargamento do âmbito de aplicação da medida, não é assim defensável. Do mesmo modo, as autoridades neerlandesas deveriam ter notificado à Comissão as alterações introduzidas na base jurídica, o «Tijdelijke regeling subsidie service stations grensstreek Duitsland», de 21 de Julho de 1997, promulgado pelo decreto ministerial de 15 de Dezembro de 1997, com efeitos retroactivos a 1 de Julho de 1997 ([17]).

(62) Assim, as autoridades neerlandesas não deram cumprimento à obrigação que lhes incumbia ao abrigo do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE, segundo o qual o auxílio não pode ser concedido antes de a Comissão ter dado a conhecer a sua posição.

7.2. **Apreciação da medida no quadro do pedido de informações**

(63) Não obstante ter solicitado às autoridades neerlandesas a transmissão de informações, a Comissão ainda não recebeu dados sobre 250 estações de serviço, ou seja, cerca de 40 % das 633 estações de serviço elegíveis para um auxílio. Dentro desta categoria, as autoridades neerlandesas ou não transmitiram quaisquer informações (59 estações de serviço) ou comunicaram dados insuficientes (191 estações de serviço).

(64) A Comissão considera que as informações são insuficientes quando uma estação de serviço preencheu apenas o questionário do Senter sem apresentar cópias dos seus acordos de compra exclusiva. As respostas ao questionário não estão assim suficientemente documentadas. As estações de serviço classificam-se a si próprias como pertencendo a uma das três categorias (*Do*/*Do*, *Co*/*Do* ou *Co*/*Co*), sem apresentar quaisquer elementos justificativos. Algumas das estações de serviço alegaram ser independentes, mas não forneceram as devidas provas.

a) As autoridades neerlandesas não forneceram quaisquer informações sobre as seguintes 59 estações de serviço ([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 e 766;

([17]) Ver nota de rodapé 4.
([18]) Numeração utilizada pelas autoridades neerlandesas.

b) As autoridades neerlandesas transmitiram informações insuficientes sobre as seguintes 191 estações de serviço:

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 e 769.

(65) A Comissão, dado que não dispõe de todas as informações solicitadas, não pode excluir que o auxílio possa ter um efeito significativo a nível das trocas comerciais e da concorrência entre os Estados-Membros na acepção da comunicação da Comissão relativa aos auxílios *de minimis* e em conformidade com a sua decisão provisória. Por conseguinte, a Comissão terá de adoptar uma decisão final sobre as estações de serviço *supra*.

7.3. **Apreciação da medida ao abrigo da regra *de minimis***

7.3.1. *Apreciação com base no segundo fundamento de início do procedimento*

(66) A comunicação da Comissão relativa aos auxílios *de minimis* ([19]) estipula que a regra *de minimis* adoptada pela Comissão «estabelece um limiar de auxílio em valor absoluto, abaixo do qual o n.º 1 do artigo 92.º pode ser considerado inaplicável, deixando o auxílio de estar sujeito à obrigação de notificação prévia à Comissão por força do n.º 3 do artigo 93.º».

(67) Com base nesta formulação, a Comissão, na sua decisão relativa ao início do procedimento, defende que, tendo em conta as circunstâncias particulares deste caso, a regra *de minimis* poderia ser interpretada como uma presunção ilidível, ou seja, mesmo que o montante do auxílio em causa seja reduzido e, por conseguinte, inferior ao limiar da regra *de minimis*, esta não é aplicável se o auxílio tiver uma incidência significativa sobre as trocas comerciais e a concorrência entre os Estados-Membros.

(68) Contudo, após ter estudado a questão, a Comissão concluiu que uma tal presunção ilidível poderia afectar o carácter absoluto da regra *de minimis*. A ideia subjacente à regra *de minimis* é que desde que o limiar seja respeitado, se considera que o auxílio não tem uma incidência substancial sobre as trocas comerciais e a concorrência entre os Estados-Membros, não estando assim abrangido pelo n.º 1 do artigo 87.º Uma derrogação a este princípio a título das circunstâncias particulares do presente caso, daria lugar a uma insegurança jurídica quanto ao âmbito e à aplicação da regra *de minimis* em geral.

(69) Assim, a Comissão não pode basear a sua apreciação numa possível utilização abusiva da regra *de minimis*. Esta apreciação deve assentar no primeiro fundamento para o início do procedimento, ou seja, o risco de cumulação de auxílios ao abrigo da regra *de minimis*, quer porque um proprietário possui várias estações de serviço, quer porque o fornecedor controla *de facto* o revendedor através de um contrato de compra exclusiva.

7.3.2. *Apreciação com base no primeiro fundamento de início do procedimento*

(70) Em conformidade com a regra *de minimis* ([20]) alterada «o montante máximo total do auxílio *de minimis* é de 100 000 ecus para um período de três anos, com início no momento da concessão do primeiro auxílio *de minimis*». Na comunicação é ainda estipulado o seguinte:

«A Comissão tem o dever de assegurar que os Estados-Membros não concedem às suas empresas auxílios incompatíveis com o mercado comum. Os Estados-Membros devem facilitar o desempenho desta missão, criando um mecanismo de controlo que permita assegurar que da cumulação de diferentes auxílios concedidos a um mesmo beneficiário a título de auxílios *de minimis* não resulta um montante total deste tipo de auxílios superior a 100 000 ecus num período de três anos. Em especial, a concessão de um auxílio *de minimis* ou as modalidades de um regime que preveja a concessão deste tipo de auxílios deve incluir uma condição expressa que preveja que um auxílio suplementar concedido à mesma empresa a título da regra *de minimis* não deve fazer com que o montante total do auxílio *de minimis* de que a *empresa* beneficia ultrapasse o limite de 100 000 ecus num período de três anos.».

(71) Na sua decisão relativa ao início do procedimento, a Comissão indicou que a regra *de minimis* só poderá ser aplicável se cada estação de serviço for considerada uma empresa individual. Tal não é, no entanto, possível se o proprietário possuir várias estações de serviço [tal pode

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

([20]) Ver nota de rodapé 19.

ser o caso das estações de serviço que são propriedade e são exploradas pela companhia petrolífera (estações de serviço *Co*/*Co*)], ou se a liberdade do revendedor «independente» estiver de tal modo circunscrita por acordos de arrendamento e de compra exclusiva que sejam controlados *de facto* pelas companhias petrolíferas [tal pode ser o caso das estações de serviço que são propriedade das companhias petrolíferas e são exploradas pelos revendedores (estações de serviço *Co*/*Do*)].

(72) Com base na comunicação da Comissão relativa aos auxílios *de minimis* acima referida («um auxílio suplementar concedido à mesma empresa a título da regra *de minimis* não deve fazer com que o montante total do auxílio *de minimis* de que a empresa beneficia ultrapasse o limite de 100 000 ecus num período de três anos») e no primeiro fundamento que levou a Comissão a dar início ao procedimento ([21]), as observações das partes interessadas (Texaco, Shell, Q8, BETA, Bovag) e das autoridades neerlandesas incidiram sobretudo na questão de saber se os operadores numa estrutura de *Do*/*Do* ou *Co*/*Do* podem ser considerados independentes e daí se partir do princípio que assumem os riscos de exploração da respectiva estação.

(73) Depreende-se das observações dos interessados e, nomeadamente, da argumentação avançada pela sociedade de advogados De Brauw, Blackstone en Westbroek, apresentada em nome das organizações profissionais e anexada à resposta das autoridades neerlandesas ao início do procedimento, que a sua argumentação se baseou no direito comunitário da concorrência, designadamente no conceito de «empresa» tal como estipulado no regulamento das concentrações e nos artigos 81.º e 82.º do Tratado CE ([22]).

(74) Contudo, o conceito de «empresa», na acepção do direito da concorrência, não se presta à interpretação da regra *de minimis* no quadro dos auxílios estatais. Tal resulta do facto de os princípios subjacentes às respectivas regras serem diferentes. No domínio do direito da concorrência, o conceito de «empresa» é utilizado, nomeadamente, para indicar a existência de uma colusão anticoncorrencial entre as empresas. No quadro destas regras, o conceito de «empresa» é muito lato e o grau de controlo é um factor decisivo. No quadro da regra *de minimis* trata-se no fundo de determinar quem beneficia *de facto* do auxílio e se o limiar *de minimis* foi respeitado para cada beneficiário, independentemente de os revendedores estarem ou não sob o controlo das companhias petrolíferas.

(75) Após ter analisado de uma forma mais aprofundada os 574 acordos de compra exclusiva e os questionários transmitidos pelas autoridades neerlandesas, a Comissão apurou elementos que indiciam a cumulação de auxílios ao abrigo da regra *de minimis*, mesmo nos casos em que os revendedores não são controlados na acepção do direito da concorrência ([23]).

7.3.2.1. Classificação das 633 estações de serviço após análise dos acordos de compra exclusiva e dos questionários do Senter

(76) Dado que a Comissão analisou separadamente cada um dos 383 acordos de arrendamento e de compra exclusiva, o que lhe permite tirar directamente conclusões sobre esses acordos, algumas das informações anteriormente solicitadas pela Comissão deixaram de ser necessárias.

(77) Deixou, por exemplo, de ser necessário comparar a estrutura de propriedade das estações de serviço na área elegível com aquela existente globalmente nos Países Baixos. Contudo, a Comissão assinala que as autoridades neerlandesas não deram uma explicação coerente para as diferenças existentes. Deixou ainda de ser necessário verificar se a quota de mercado das companhias petrolíferas em causa reflecte a estrutura de propriedade. Em vez de determinar a estrutura de propriedade de uma determinada companhia petrolífera com base na quota de mercado, a Comissão optou por determinar a «quota de bandeira» de determinadas companhias petrolíferas de acordo com a posição assumida pelas autoridades neerlandesas e da maioria dos interessados. A «quota de bandeira» de uma companhia petrolífera reflecte o número de estações de serviço que vendem essa marca.

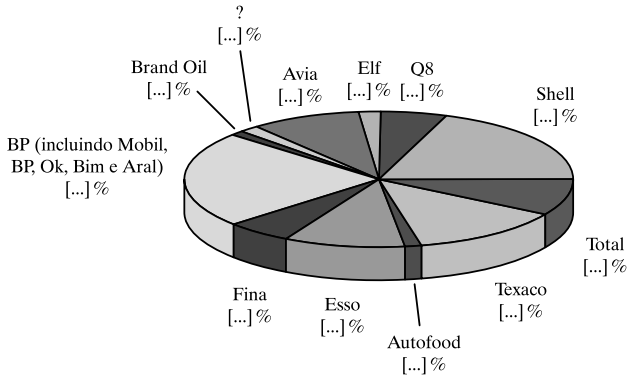
(78) Por carta de 20 de Maio de 1999, as autoridades neerlandesas apresentaram uma lista das «quotas de bandeira» das estações de serviço na zona fronteiriça. Segundo as autoridades neerlandesas, esta lista de marcas baseia-se nos dados fornecidos pelos requerentes (77 % das estações de serviço que responderam representam 81 % das vendas na zona fronteiriça).

Shell	[...]%
BP/Mobil	[...]%
Esso	[...]%
Texaco	[...]%
Total	[...]%
Restantes (incluido marcas próprias, postos de bandeira branca)	[...]%
AVIA	[...]%
Fina	[...]%
Q8 (KPN)	[...]%.

(79) Com base na análise individual dos 383 acordos de arrendamento e de compra exclusiva transmitidos pelas autoridades neerlandesas, a Comissão obteve a seguinte repartição das «quotas de bandeira»:

([21]) Ver ponto 21.
([22]) Ver ponto 39.
([23]) A Comissão não considera (comunicado de imprensa IP/86/631 de 19 de Dezembro de 1986) que um regime de descontos destinado a apoiar as margens dos revendedores, que são obrigados a reduzir os seus preços «na bomba» para fazer face à concorrência no mercado local, implica a imposição de preços de revenda.

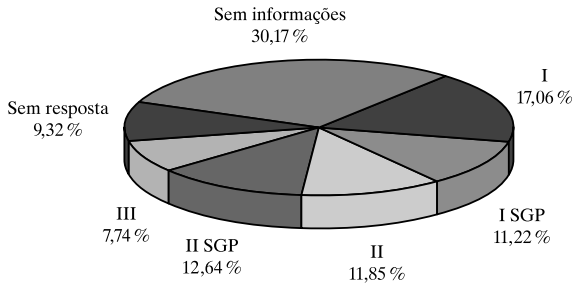
Companhias petrolíferas



(80) Registam-se diferenças significativas entre os valores das autoridades neerlandesas e aqueles da Comissão relativamente a uma série de marcas, tais como BP, Esso e Avia. Estas diferenças podem ter origem na diversidade das fontes de informação. Dado que a Comissão analisou separadamente os acordos em causa e que as autoridades neerlandesas basearam a sua lista nos dados fornecidos pelos requerentes sem quaisquer outro elementos comprovativos, a Comissão decidiu basear subsequentemente a sua apreciação das medidas em causa nas suas próprias estatísticas.

(81) Além disso, com base nos 574 acordos de compra exclusiva e nos questionários do Senter, dos quais 191 não incluem dados suficientes para uma classificação e, tendo em conta que 59 estações de serviço não forneceram quaisquer informações, a Comissão estabeleceu a seguinte classificação das 633 estações de serviço elegíveis:

Categorias das 633 estações de serviço



No gráfico *supra*, a categoria I correponde a *Do/Do*, a categoria II a *Co/Do*, e a categoria III a *Co/Co*.

7.3.2.2. Estações de serviço que são propriedade e são exploradas pela companhia petrolífera [estações de serviço *Co/Co* (*company-owned/company-operated*)]

(82) Com base nestes 574 acordos de compra exclusiva e nos questionários, a Comissão concluiu que existe uma cumulação de auxílios na categoria *Co/Co* («*company-owned/company-operated*»), dado que a mesma empresa possui e explora várias estações de serviço («*Co/Co* puras»). A situação em que o mesmo revendedor solicita várias vezes um auxílio, aparecendo assim repetidas vezes na lista dos requerentes elegíveis, apesar de não se tratar, em termos estritos, de uma estação de serviço *Co/Co*, pertence igualmente a esta categoria, devido à semelhança do efeito de cumulação («*Co/Co de facto*»). 49 (8 %) das 633 estações de serviço elegíveis pertencem à categoria de estações *Co/Co* puras e de estações *Co/Co de facto*. A cumulação de auxílios verifica-se ou a nível da companhia petrolífera («*Co/Co* pura») ou do revendedor («*Co/Co de facto*»).

a) A Comissão considerou as seguintes estações de serviço como «puras *Co/Co*»):

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 e 768;

b) A Comissão considerou as seguintes estações de serviço *Do/Do* e *Co/Do* como estações «*Co/Co de facto*» dado que o efeito de cumulação é praticamente idêntico ao referido *supra*:

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

7.3.2.3. Estações de serviço *Do/Do* e *Co/Do* com uma cláusula SGP nos seus acordos de compra exclusiva

7.3.2.3.1. Estações de serviço que são propriedade e são explorados pelo revendedor (estações de serviço *Do/Do*

(83) Após ter analisado a categoria *Co/Co*, a Comissão estudou as estações de serviço *Do/Do*. Com base nos seus acordos de compra exclusiva, a Comissão verificou que existia um risco de cumulação relativamente a algumas estações de serviço a nível da companhia petrolífera devido à inclusão de uma cláusula SGP. Tal aplica-se a 71 dos 179 acordos *Do/Do* das 633 estações de serviço elegíveis (ou seja, 11 %).

(84) O objectivo da cláusula SGP consiste em proteger o volume de negócios do revendedor contra estações concorrentes situadas na sua proximidade. A cláusula SGP estipula, regra geral, que a companhia petrolífera pode assumir uma parte dos custos resultantes de reduções de preço «na bomba» concedidas pelo revendedor, desde que as condições de mercado a nível nacional e/ou internacional tornem desejável ou necessário um ajustamento temporário ou a longo prazo destes descontos. Frequentemente, é necessária uma consulta entre as partes antes de introduzir tais descontos. O grau de assistência do fornecedor ao revendedor é estabelecido no acordo através de uma tabela de repartição ou de um acordo de participação. Regra geral, o respectivo montante é deduzido directamente na factura.

(85) A cláusula SGP obriga o fornecedor a compensar o revendedor, pelo menos em parte, das perdas sofridas devido a condições de mercado excepcionais, incluindo aquelas decorrentes de medidas legislativas tais como o aumento dos impostos especiais sobre o consumo. Mediante a concessão de auxílios aos revendedores com o fim de compensar as perdas resultantes do aumento dos impostos especiais sobre o consumo de combustíveis líquidos nos Países Baixos, as autoridades neerlandesas estão a compensar *de facto* o fornecedor na íntegra ou em parte da obrigação que lhe incumbe ao abrigo da cláusula SGP. Se este auxílio não for concedido, o fornecedor terá de compensar o revendedor. Nos casos em que o fornecedor tiver celebrado acordos de compra com vários revendedores, beneficiará desse acordo um número correspondente de vezes.

a) A Comissão considerou as seguintes estações de serviço como estações *Do*/*Do* sem cláusula SGP:

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 e 750;

b) A Comissão considerou as seguintes estações de serviço como estações *Do*/*Do* com cláusula SGP:

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 e 755.

7.3.2.3.2. Estações de serviço que são propriedade da companhia petrolífera e são exploradas pelo revendedor (estações de serviço *Co*/*Do*)

(86) Por fim, a Comissão analisou as restantes estações de serviço que se inserem na categoria *Co*/*Do*. Tal como no caso da categoria *Do*/*Do*, a Comissão verificou que existia um risco de cumulação de auxílios relativamente a algumas estações de serviço a nível da companhia petrolífera devido à inclusão de uma cláusula SGP. Tal aplica-se a 80 dos 155 acordos *Co*/*Do*, ou seja, 13 % das 633 estações de serviço elegíveis. A conclusão é idêntica à das estações de serviço *Do*/*Do*. Este valor inclui os acordos que integram tanto uma cláusula SGP como cláusulas que garantem ao revendedor um lucro mínimo, uma vez que têm um efeito idêntico à da cláusula SGP.

a) A Comissão considerou as seguintes estações de serviço como *Co*/*Do* sem cláusula SGP:

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 e 767;

b) A Comissão considerou as seguintes estações de serviço como *Co*/*Do* com cláusula SGP:

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 e 762.

7.3.2.4. Estações de serviço *Do*/*Do* e *Co*/*Do* que não registam efeitos similares aos verificados nas estações de serviço *Co*/*Co* e que não celebraram acordos de compra exclusiva com uma cláusula SGP:

(87) Com base no que precede, pode concluir-se que não existe cumulação nos casos em que as estações de serviço *Do*/*Do* e *Co*/*Do* não registam efeitos similares aos verificados nas estações de serviço *Co*/*Co* e que não existe tampouco cumulação de auxílios a nível da companhia petrolífera na ausência de uma cláusula SGP. Assim, estes auxílios estão abrangidos pela regra *de minimis*, não sendo aplicável o n.º 1 do artigo 87.º

a) A Comissão considerou as seguintes estações de serviço como *Do*/*Do* que não registam efeitos similares aos verificados nas estações de serviço *Co*/*Co* e que não celebraram acordos de compra exclusiva com uma cláusula SGP:

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 e 750;

b) A Comissão considerou as seguintes estações de serviço como *Co/Do* que não registam efeitos similares aos verificados nas estações de serviço *Co/Co* e que não celebraram acordos de compra exclusiva com uma cláusula SGP:

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 e 767.

7.4. **Apreciação da compatibilidade das medidas que constituem auxílios na acepção do n.º 1 do artigo 87.º**

7.4.1. *Auxílios na acepção do n.º 1 do artigo 87.º*

(88) A Comissão analisou, ao abrigo do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, os auxílios concedidos a favor de: a) estações de serviço *Co/Co* puras, b) estações de serviço *Co/Co de facto*, c) estações de serviço *Co/Do* e *Do/Do* com acordos de compra exclusiva que incluem uma cláusula SGP. Em conformidade com este artigo, são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

(89) Os auxílios em causa constituem auxílios na acepção do n.º 1 do artigo 87.º pelos seguintes motivos:

(90) Em primeiro lugar, o auxílio provém de recursos estatais, dado que o Ministério das Finanças dos Países Baixos confiou a implementação do regime de auxílios ao Senter, um organismo do Ministério dos Assuntos Económicos no âmbito da tecnologia, energia e ambiente.

(91) Em segundo lugar, o auxílio beneficia as estações de serviço situadas ao longo da fronteira com a Alemanha e não outras estações de serviço localizadas nos Países Baixos e noutros Estados-Membros vizinhos, tais como a Alemanha e a Bélgica.

(92) Em terceiro lugar, dado que essas estações de serviço recebem uma compensação devido à diferença dos impostos especiais sobre o consumo de combustíveis líquidos cobrados na Alemanha e nos Países Baixos, os consumidores neerlandeses são levados a abastecer-se nos Países Baixos e não na Alemanha, o que falseia a concorrência no mercado de combustíveis líquidos na região fronteiriça.

(93) Por fim, a medida é susceptível de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros por três razões. Em primeiro lugar, as estações de serviço elegíveis situam-se na proximidade da fronteira com a Alemanha. Em segundo lugar, a medida tem por objectivo compensar os proprietários destas estações de serviço pela alegada redução do volume de vendas resultante do facto de os consumidores neerlandeses terem passado a abastecer-se preferencialmente nas estações de serviço alemãs na sequência do aumento dos impostos especiais sobre o consumo de combustíveis líquidos nos Países Baixos. Por fim, o auxílio está condicionado pelo aumento dos impostos especiais sobre o consumo na Alemanha.

7.4.2. *Compatibilidade das medidas de auxílio*

(94) O auxílio em causa constitui um auxílio ao funcionamento, dado que tem por objectivo evitar perdas que, regra geral, as estações de serviço elegíveis têm de suportar na sua actividade normal. O único objectivo consiste em compensar os proprietários destas estações de serviço pela alegada redução do volume de vendas resultante do facto de os consumidores neerlandeses terem passado a abastecer-se preferencialmente nas estações de serviço alemãs na sequência do aumento dos impostos especiais sobre o consumo de combustíveis líquidos nos Países Baixos, que entrou em vigor em 1 de Julho de 1997. Contudo, a Comissão recorda que o regime de auxílios estatais não é adequado para harmonizar as divergências existentes nos Estados-Membros em termos de impostos especiais sobre o consumo. Neste contexto, a Comissão sublinha ainda o carácter artificial da medida de auxílio, tendo em conta que o Governo alemão aumentou os impostos especiais sobre o consumo de combustíveis líquidos na Alemanha em 6 *pfennig* (0,03 euros) por litro, a partir de 1 de Abril de 1999.

(95) Além disso, há sérias dúvidas quanto à necessidade do auxílio, nomeadamente no que respeita às estações de serviço que celebraram um acordo de compra exclusiva com uma cláusula SGP. Na ausência de auxílios estatais, as estações de serviço teriam recorrido aos seus fornecedores, ao abrigo da cláusula SGP, para serem compensados parcialmente das suas perdas. Tal como acima descrito ([24]), as autoridades neerlandesas, ao concederem o auxílio em causa, beneficiaram indirectamente os fornecedores, uma vez que pagaram algo que normalmente teria de ser pago pelos fornecedores. Parece muito pouco plausível que as companhias petrolíferas multinacionais possam necessitar de auxílios estatais para fazer face a um aumento dos impostos especiais sobre o consumo nos Países Baixos.

(96) Com base no que precede e tendo em conta a ausência de quaisquer efeitos compensatórios, este tipo de auxílio ao funcionamento só é admissível excepcionalmente ao abrigo de uma das derrogações prevista no artigo 87.º do Tratado CE ou no artigo 61.º do Acordo EEE.

(97) As derrogações previstas no n.º 2 do artigo 87.º do Tratado CE não são aplicáveis no presente caso devido às características do auxílio e uma vez que este não preenche as condições exigidas para que as derrogações sejam aplicáveis.

([24]) Ver pontos 84 e 85.

(98) Os auxílios ao funcionamento podem ser concedidos, a título excepcional e temporário, a fim de compensar as perdas de exploração ocorridas nas regiões abrangidas pelo n.º 3, alínea a) do artigo 87.º Contudo, a derrogação ao abrigo do n.º 3, alínea a) do artigo 87.º não é aplicável no presente caso, dado que a região em causa, uma zona dos Países Baixos situada a menos de 20 km da fronteira alemã, não é considerada uma região com um nível de vida anormalmente baixo ou com uma grave situação de subemprego.

(99) O auxílio em causa não é tampouco compatível com o mercado comum ao abrigo da derrogação prevista no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE como auxílio destinado a facilitar o desenvolvimento de certas regiões económicas quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum.

(100) O auxílio não se destina claramente a fomentar a realização de um projecto importante de interesse europeu comum na acepção do n.º 3, alínea b), do artigo 87.º

(101) Por fim, as medidas de auxílio não promovem a cultura e a conservação do património na acepção do n.º 3, alínea d) do artigo 87.º

(102) O auxílio a favor das a) estações de serviço «*Co/Co*» puras, b) das estações de serviço «*Co/Co» de facto*, e c) das estações de serviço «*Co/Do*» e «*Do/Do*» com uma cláusula SGP nos seus acordos de compra exclusiva não preenche as condições exigidas para que seja aplicável uma derrogação ao abrigo do n.º 3 do artigo 87.º do Tratado.

8. **CONCLUSÃO**

(103) Tendo em conta o que precede e, nomeadamente, as seguintes considerações:

a) As autoridades neerlandesas, não obstante o pedido de informações, não comunicaram todas as informações solicitadas sobre as 250 estações de serviço;

b) Regista-se uma cumulação de auxílios no quadro das estações de serviço *Co/Co* puras, dado que a mesma companhia é proprietária e explora várias estações de serviço e no quadro das estações de serviço *Co/Co de facto*, dado que o mesmo revendedor solicitou mais de um auxílio, aparecendo assim repetidas vezes na lista dos requerentes elegíveis (49 estações de serviço);

c) As autoridades neerlandesas, ao concederem o auxílio, podem ser consideradas como tendo *de facto* compensado os fornecedores, parcial ou totalmente, da sua obrigação ao abrigo da cláusula SGP relativa às estações de serviço *Do/Do*, o que leva à cumulação a nível do fornecedor [nove fornecedores (Shell, BP — incluindo Aral, Mobil, OK e Bim —, Elf, Esso, Texaco, Total, Fina, Q8 e Avia) de 151 estações de serviço];

(104) A Comissão adopta uma decisão negativa relativa ao auxílio a favor destas 633 estações de serviço (no total, 450 de 633 estações de serviço elegíveis), dado que estas medidas são incompatíveis com o mercado comum e com o funcionamento do Acordo EEE.

(105) Quanto às outras estações de serviço, que não são estações «*Co/Co» de facto* ou puras e que não concluíram acordos de compra exclusiva com uma cláusula SGP, nomeadamente 183 das 633 estações de serviço elegíveis, a Comissão conclui que o auxílio concedido a estas estações de serviço está abrangido pela regra *de minimis*, não constituindo assim auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

(106) Dado que as autoridades neerlandesas já concederam parcialmente os auxílios às categorias referidas no ponto 103 a), b) e c), antes de a Comissão ter adoptado uma decisão definitiva ao abrigo do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE, este auxílio tem de ser reembolsado. As estações de serviço «*Co/Co» de facto* ou puras que não transmitiram quaisquer informações têm de reembolsar o auxílio. No caso das estações de serviço *Do/Do* e *Co/Do* com uma cláusula SGP no acordo de compra exclusiva, o auxílio tem de ser reembolsado pelos beneficiários *de facto*, ou seja, as oito companhias petrolíferas em causa. Estas companhias petrolíferas estão indicadas na lista em anexo das 633 estações de serviço elegíveis,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio concedido pelos Países Baixos a favor de 183 estações de serviço situadas ao longo da fronteira alemã, no montante de 100 000 euros por estação de serviço, está abrangido pela regra *de minimis*, não constituindo assim auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE. As estações de serviço em causa são abaixo indicadas. A numeração corresponde à lista dos requerentes transmitida pelo Governo neerlandês por carta de 7 de Abril de 1999. Esta lista encontra-se em anexo à presente decisão.

a) Estações de serviço que são propriedade e são exploradas pelo revendedor (estações de serviço «*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 e 750;

b) Estações de serviço que são propriedade de uma companhia petrolífera e são exploradas pelo revendedor (estações de serviço «*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 e 767.

Artigo 2.º

O auxílio concedido pelos Países Baixos às 450 estações de serviço situadas ao longo da fronteira alemã, num montante superior a 100 000 euros por beneficiário durante um período de três anos, é incompatível com o mercado comum e com o funcionamento do Acordo EEE. As estações de serviço em causa são abaixo indicadas. A numeração corresponde à lista dos requerentes transmitida pelo Governo neerlandês por carta de 7 de Abril de 1999. Esta lista encontra-se em anexo à presente decisão.

a) Estações de serviço sobre as quais as autoridades neerlandesas não transmitiram quaisquer informações ou transmitiram informações insuficientes:

«sem resposta»: 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 e 766.

«informações insuficientes»: 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 e 769;

b) Estações de serviço que são propriedade e são exploradas por uma companhia petrolífera (estações de serviço «*Co*/*Co*»):

«puras»: 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 e 768.

«*de facto*»: 111, 112, 170, 174, 272, 273, 274, 333, 339, 347, 348, 359, 360, 362, 363, 395, 396, 432, 586, 587 e 754;

c) Estações de serviço que são propriedade e são exploradas pelo revendedor (estações de serviço «*Do*/*Do*») com um sistema de gestão de preços (SGP):

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 e 755;

d) Estações de serviço que são propriedade de uma companhia petrolífera e são exploradas pelo revendedor (estações de serviço «*Co*/*Do*») com um sistema de gestão de preços (SGP):

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 e 762.

Os beneficiários *de facto* referidos nas categorias c) e d) são as respectivas companhias petrolíferas com as quais essas estações de serviço concluíram acordos de compra exclusiva. A lista em anexo discrimina cada caso, indicando a respectiva companhia petrolífera.

Artigo 3.º

1. Os Países Baixos tomarão as medidas adequadas no sentido de proceder à recuperação dos auxílios ilegalmente concedidos referidos no artigo 2.º

2. Os auxílios devem ser restituídos de acordo com o direito nacional aplicável na matéria, acrescidos de juros até à data do reembolso efectivo, calculados a uma taxa igual ao valor em percentagem nessa data da taxa de referência utilizada para o cálculo da equivalente subvenção dos auxílios regionais.

Artigo 4.º

Os Países Baixos informarão a Comissão, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, das medidas que adoptou para lhe dar cumprimento.

Artigo 5.º

O Reino dos Países Baixos é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 20 de Julho de 1999.

Pela Comissão

Monika WULF-MATHIES

Membro da Comissão

ANEXO

Lista das empresas que beneficiaram de um auxílio com base no regime temporário relativo às estações de serviço situadas ao longo da fronteira com a Alemanha. Os números estão de acordo com a lista das empresas beneficiárias no âmbito do regime neerlandês de 7 de Abril de 1999

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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.	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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.	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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.	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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.	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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.	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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.	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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.	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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.	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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.	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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.	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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.	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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	[...]	[...]

N.º	Nome do beneficiário	Companhia petrolífera/Nome que aparece no contrato	Companhia petrolífera/Nome do grupo
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	[...]	[...]