II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 1 päivänä heinäkuuta 1998,

Espanjan hyötyajoneuvojen ostojen tukijärjestelmästä Plan Renove Industrialista (elokuu 1994 – joulukuu 1996)

(tiedoksiannettu numerolla K(1998) 2048)

(Ainoastaan espanjankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(98/693/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 93 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

on antanut asianomaisille tilaisuuden esittää huomautuksensa ([1]) mainitun artiklan mukaisesti,

sekä katsoo seuraavaa:

I

Komissio lähetti 9 päivänä helmikuuta 1995 tiedustelun ja 4 päivänä huhtikuuta 1995 muistutuksen, jotka molemmat koskivat järjestelmää, joka oli tullut komission tietoon lehdistöstä. Kyseessä on hyötyajoneuvojen ostojen tukijärjestelmä Plan Renove Industrial, joka on suunnattu luonnollisille henkilöille, pk-yrityksille, alueellisille julkisyhteisöille ja paikallisille julkisia palveluja tarjoaville yhteisöille. Järjestelmästä myönnetään luottoja hyötyajoneuvojen ostoa varten, ja sen tavoitteena on Espanjan hyötyajoneuvokannan uudistaminen. Espanjan vastaus 6 päivältä maaliskuuta 1995 saapui liikenneasiain pääosastoon vasta 7 päivänä huhtikuuta 1995. Espanja vastasi 26 päivänä heinäkuuta 1995 uuteen tiedusteluun 6 päivältä heinäkuuta 1995. Komissio pyysi lopuksi 20 päivänä helmikuuta 1996 lisätäsmennyksiä, jotka saapuivat kirjeessä 14 päivältä maaliskuuta 1996, joka kirjattiin saapuneeksi 18 päivänä maaliskuuta 1996.

Järjestelmä perustuu virallisen luottolaitoksen Instituto de Credito Oficialin, jäljempänä "ICO", ja Espanjan teollisuus- ja energiaministeriön 27 päivänä syyskuuta 1994 tekemään sopimukseen. Sen mukaan ICO:n on tehtävä rahoituslaitosten kanssa välityssopimuksia, että nämä soveltavat tukijärjestelmää ja ICO suorittaa niille korvauksen jälkikäteen.

Tuki muodostuu hyötyajoneuvojen ostoa tai ostotarkoituksessa tehtyä leasing-sopimusta varten otettujen luottojen korkotuesta, joka voi olla enintään viisi prosenttiyksikköä. Luotot voivat olla enintään 70 prosenttia uuden ajoneuvon kokonaisarvosta (ilman alv:tä), luottoaika on neljä vuotta ilman vapaavuosia ja vakuuksista neuvotellaan tuen saajan ja rahoituslaitoksen kesken.

Alustava talousarvio oli noin 9 000 miljoonaa Espanjan pesetaa (53,8 miljoonaa ecua) ([2]), jos otetaan huomioon, että ICO:n avaama lainajärjestelmä oli 100 000 miljoonaa Espanjan pesetaa (598,1 miljoonaa ecua) ja enimmäistuki oli 93 196 Espanjan pesetaa (557 ecua) miljoonaa lainattua pesetaa (5 981 ecua) kohti (miljoonan Espanjan pesetan

([1]) EYVL C 266, 13.9.1996, s. 10

([2]) Muuntokurssi 11. toukokuuta 1998: 1 ecu = 167 182 ESP.

suuruiselle neljän vuoden lainalle myönnetyn 5 prosenttiyksikön korkotuen nykyarvo). Kun tämä rajoitus otetaan huomioon, voidaan myös laskea, että tuen enimmäismäärä vastaa noin 6,5:tä prosenttia ajoneuvon arvonlisäverottomasta kokonaishinnasta (9,3 prosenttia 70 prosentista).

Tuki on tarkoitettu viiden ajoneuvoluokan rahoittamiseen. Luokat ovat seuraavat: (A) yli 30 tonnin painoiset puoliperävaunut ja kuorma-autot, (B) 12 – 30 tonnin painoiset hyötyajoneuvot, (C) 3,5 – 12 tonnin painoiset hyötyajoneuvot, (D) enintään 3,5 tonnin painoiset henkilöautoon perustuvat ajoneuvot, pakettiautot ja hyötyajoneuvot sekä (E) linja-autot. Tuen piiriin kuuluvista ajoneuvoista 60 prosenttia kuuluu luokkiin B, C tai D, 30 prosenttia kuuluu luokkaan A ja 10 prosenttia luokkaan E.

Järjestelmän alkuperäinen kestoaika oli elokuusta 1994 joulukuuhun 1995, mutta sitä jatkettiin vuoden 1996 loppuun, koska vuoden 1995 loppuun mennessä oli käytetty ainoastaan 33 prosenttia varatusta lainajärjestelmästä. Espanja kuitenkin ilmoitti komissiolle virallisesti kirjeellä 26 päivältä helmikuuta 1997 uudesta Plan Renove -järjestelmästä, jota sovellettaisiin koko vuoden 1997 ajan.

Yksi tuen saannin olennaisista edellytyksistä on, että markkinoilta poistetaan lopullisesti yksi saman kapasiteetin ajoneuvo, joka on ollut rekisteröitynä yli kymmenen vuotta (seitsemän vuotta vetoautojen osalta). Dirección General de Tráfico (liikenteen pääosasto) toimittaa todistuksen liikenteestä poistamisesta, mikä merkitsee, että liikenteestä poistettavien ajoneuvojen on oltava Espanjassa rekisteröityjä. Ostetun ja markkinoilta poistettavan ajoneuvon vastaavuudet on koottu seuraavaan taulukkoon.

Ostetun ajoneuvon tyyppi	Markkinoilta poistettavan ajoneuvon tyyppi
A: Yli 30 tonnin painoiset puoliperävaunut ja kuorma-autot	A tai B
B: 12 – 30 tonnin painoiset hyötyajoneuvot	A, B tai C
C: 3,5 – 12 tonnin painoiset hyötyajoneuvot	A, B, C tai D
D: Enintään 3,5 tonnin painoiset henkilöautoon perustuvat ajoneuvot, pakettiautot ja hyötyajoneuvot	A, B, C tai D
E: Linja-autot	E

II

Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinat avattiin yhteisön kilpailulle vuodesta 1969, jolloin tuli voimaan yhteisön kiintiöiden käyttöön ottamista jäsenvaltioiden välisessä maanteiden tavaraliikenteessä annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1018/68 ([3]), vaikka jäsenvaltioiden kahdenvälisiä sopimuksia oli ollut aiemmin. Kansainväliseen liikenteeseen pääsyyn sovellettiin yhteisön kiintiöitä 26 päivään maaliskuuta 1996 asti, jolloin annettiin yhteisössä jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä neuvoston asetus (ETY) N:o 881/92 ([4]). Asetusta on muutettu Suomen, Ruotsin ja Itävallan liittymisasiakirjalla. Markkinat ovat siten olleet täysin avoinna kilpailulle 1 päivästä tammikuuta 1993, sillä asetuksella (ETY) N:o 881/92 lakkautettiin kaikki kansainvälistä liikennettä koskevat määrälliset rajoitukset kyseisestä päivämäärästä.

Maanteiden kabotaasitavaraliikenne avattiin yhteisön kilpailulle 1 päivästä heinäkuuta 1990, jolloin edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa 21 päivänä joulukuuta 1989 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 4059/89 ([5]) tuli voimaan. Tällä asetuksella otettiin käyttöön kabotaasikiintiöt.

Mainittu asetus korvattiin edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltioista olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3118/93 ([6]) ja sitä on muutettu nykyisin voimassa olevalla asetuksella (EY) N:o 3315/94 ([7]), jonka mukaan kabotaasi vapautetaan täydellisesti siirtymäajan jälkeen 1 päivä heinäkuuta 1998. Yhteisön lupien alkuperäistä määrää (30 000) lisätään siirtymäajan kuluessa vuosittain 30 prosentilla 1 päivästä tammikuuta 1995 alkaen.

Kansainvälinen henkilöliikenne on vapautettu yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla 16 päivänä maaliskuuta 1992 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 684/92 ([8]), sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 11/98 ([9]). Tämä asetus tuli voimaan 1 päivänä kesäkuuta 1992, ja siinä vahvistetaan markkinoille pääsyn edellytykset kunkin matkustajaliikenteen palvelutyypin osalta. Kabotaasioikeudet otettiin käyttöön edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltioista olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 2454/92 ([10]), sellaisena kuin se on muutettuna Suomen, Ruotsin ja Itävallan liittymisasiakirjalla. Mainitun asetuksen mukaan maanteiden henkilöliikenteen kabotaasi vapautui säännöllisiä palveluja lukuun ottamatta 30 päivästä elokuuta 1992.

([3]) EYVL L 175, 23.7.1968, s. 13

([4]) EYVL L 95, 9.4.1992, s. 1
([5]) EYVL L 390, 30.12.1989, s. 3
([6]) EYVL L 279, 12.11.1993, s. 1
([7]) EYVL L 350, 31.12.1994, s. 9
([8]) EYVL L 74, 20.3.1992, s. 1
([9]) EYVL L 4, 8.1.1998, s. 1
([10]) EYVL L 251, 29.8.1992, s. 1

III

Komissio ilmoitti kirjeellään 26 päivältä kesäkuuta 1996 Espanjalle päätöksestään aloittaa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukainen menettely, ja pyysi kirjeessään Espanjaa antamaan huomautuksensa päätöksestä aloittaa menettely sekä ilmoitti asiasta muille jäsenvaltioille ja asianomaisille julkaisemalla kirjeen *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ([11]). Komissio ilmoitti mainitussa päätöksessä pitävänsä tukea laittomana sekä epäili, että tuki ei ole perustamissopimuksen mukainen.

Espanja esitti huomautuksensa menettelyn aloittamisen vuoksi kirjeellä 26 päivältä heinäkuuta 1996, joka kirjattiin saapuneeksi komissioon 1 päivänä elokuuta 1996. Lisätietopyynnön 19 päivältä joulukuuta 1996 jälkeen Espanja esitti joitakin täsmennyksiä 14 päivänä tammikuuta 1997 pidetyssä kahdenvälisessä kokouksessa sekä kirjeessään 12 päivältä helmikuuta 1997. Julkaiseminen *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ei johtanut kolmansien esittämiin huomautuksiin.

Espanja ilmoitti kirjeessään 12 päivältä helmikuuta 1997, että suuri osa tuensaajista kuuluu ryhmään ”alueelliset julkisyhteisöt ja paikalliset julkisia palveluja tarjoavat yhteisöt”. Nämä ovat yrityksiä, jotka toimiluvan perusteella tarjoavat julkisia palveluja, kuten kaupunkien joukkoliikenne, palokuntapalvelut ja jätehuolto. Kyse on muun muassa paikallista henkilöliikennettä harjoittavista yrityksistä Transports de Barcelona, Empresa Municipal de Transportes de Gijón, Tranvías de Cádiz SA ja Empresa Municipal de Transportes de Madrid.

Muut tuensaajat ovat luonnollisia henkilöitä tai pk-yrityksiä, jotka täyttävät pk-yritysten valtion tukia koskevien yhteisön suuntaviivojen ([12]) sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä 3 päivänä huhtikuuta 1996 annetun komission suosituksen ([13]) määritelmät. Yritykset harjoittavat liikennettä toisten tai omaan lukuun, ja ne ovat enimmäkseen hyvin pieniä yrityksiä, joilla on ainoastaan yksi kuorma-auto ja jotka kuljettavat matkustajia ja tavaroita maanteitse. Nämä yksityiskohdat täsmennettiin kirjeessä 12 päivältä helmikuuta. Plan Renove -järjestelmän yhteydessä myönnetyn tuen 12 591 saajasta on kuitenkin vaikea saada tarkkoja tietoja, sillä tukia koskeva atk-järjestelmä puuttuu. Espanja sai tiedot analysoimalla otoksen, johon sisältyi 46 prosenttia tyyppiin A kuuluvista ajoneuvoista ja 67,1 prosenttia tyyppiin E kuuluvista ajoneuvoista, sillä ne voivat kokonsa puolesta todennäköisimmin osallistua yhteisön sisäiseen kauppaan. Tällä perusteella Espanja ilmoitti, että tuensaajista 80,8 prosenttia on hyvin pieniä yrityksiä, joilla on ainoastaan yksi maantieliikennelupa, 16,2 prosenttia on yrityksiä, joilla on 2 – 5 lupaa, 2,4 prosentilla on 6 – 20 lupaa ja ainoastaan 0,1 prosenttia tukea saavista yrityksistä on niin suuria, että niillä on yli 20 lupaa.

Espanja väitti menettelyn aloittamista koskevissa huomautuksissaan, että tuen tarkastelun viivästyminen ja komission tiedonsaantipyyntöjen välillä kulunut aika olivat riittävä peruste sille, että se saattoi perustellusti otaksua, ettei kyse ollut tuesta tai että tuki oli yhteensopivaa perustamissopimuksen kanssa. Tässä yhteydessä Espanja vetosi Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntöön, ennen kaikkea 20 päivänä maaliskuuta 1984 annettuun asiassa C-84/82 (Saksa vastaan komissio) tuomioon ([14]) ja 21 päivänä maaliskuuta 1991 annettuun asiassa C-303/88 (Italia vastaan komissio) tuomioon ([15]).

Espanja ilmoitti 14 päivänä tammikuuta 1997 pidetyssä kokouksessa komissiolle, että järjestelmän soveltamisen tilanne oli vuoden 1996 lopussa seuraava: 12 591 toimenpidettä oli toteutettu, tukea myönnetty 14 295 ajoneuvoa varten ja 7 976 miljoonaa Espanjan pesetaa myönnetty (47,7 miljoonaa ecua).

Espanja väittää edelleen kirjeessään 12 päivältä helmikuuta 1997 luokkiin B, C ja D kuuluvien ajoneuvojen tuen osalta, että kilpailun vääristymisen vaara on vähäinen, koska kyseisen kaltaisia ajoneuvoja käytetään yleensä sellaiseen toimintaan, joka ei kuulu kansainvälisen kilpailun piiriin, ja ettei tuntuvia vaikutuksia yhteisön sisäiseen kauppaan näin ollen synny.

Yli 30 tonnin painoisten puoliperävaunujen ja kuormaautojen (A) sekä linja-autojen (E) osalta Espanja huomautti edellä mainitussa kirjeessään, että kyse on kilpailulle avoimen maantieliikenteen toimintaan käytetyistä ajoneuvoista. Vuonna 1995 tuettiin ainoastaan 4 288:aa luokkaan A kuuluvaa ajoneuvoa, kun tälle ajoneuvotyypille oli myönnetty 167 353 lupaa, ja 1 459:ää linja-autoa, kun lupia oli yhteensä 28 012 kappaletta.

Espanja tähdensi kirjeessään 26 päivältä heinäkuuta 1996, että Plan Renove -järjestelmän käyttöönotto ei suinkaan ollut lisännyt alan kapasiteettia ottaen huomioon, että liikenteestä poistettua ajoneuvoa on mahdotonta saattaa takaisin markkinoille ja että poistettujen ja uusien ajoneuvojen vastaavuus oli lähes sama. Kuten Espanjan viranomaiset vahvistivat 14 päivänä tammikuuta 1997 pidetyssä kokouksessa, tuen myöntäminen edellyttää todistuksen esittämistä siitä, että ajoneuvo on lopullisesti poistettu liikenteestä. Tämä todistus sisältyy ajoneuvon liikennelupaan ja siitä seuraa, että liikennöinti kyseisellä ajoneuvolla on tämän jälkeen täysin mahdotonta. Nämä liikenteestä poistetut ajoneuvot romutetaan myöhemmin. Liikenteestä poistettujen ja niitä korvaavien ajoneuvojen kapasiteetin

([11]) Ks. alaviite 1.
([12]) EYVL C 213, 19.8.1992, s. 2 ja EYVL C 213, 23.7.1996, s. 4.
([13]) EYVL L 107, 30.4.1996, s. 4
([14]) Kok. 1984, s. 1451.
([15]) Kok. 1991, s. I-1433.

vastaavuuden osalta Espanja myönsi kirjeessään 26 päivältä heinäkuuta 1996, että 15,7 prosenttia tapauksista oli sellaisia, joissa kapasiteetit eivät vastanneet toisiaan. Niistä 3,4 prosenttia koski tapauksia, joissa korvaava ajoneuvo kuului alempaan luokkaan, ja 12,3 prosenttia (eli yhteensä 1 758 ajoneuvoa 14 295:stä tukeen oikeutetusta ajoneuvosta) liittyi tapauksiin, joissa uuden ajoneuvon luokka oli aiempaa ylempi.

Aloittaessaan 93 artiklan mukaisen menettelyn komissio varoitti kilpailun vääristymisen vaarasta kyseisillä aloilla, sillä oikeuden saaminen kyseiseen tukeen edellytti, että ajoneuvon poistaminen liikenteestä osoitettiin Dirección General de Tráficon (liikenteen pääosasto) myöntämällä asiakirjalla. Tämä edellytti, että liikenteestä poistetun ajoneuvon oli oltava Espanjassa rekisteröity.

Espanja väitti kuitenkin kirjeessään 26 päivältä heinäkuuta 1996, ettei liikenteestä poistetun ajoneuvon edellytetty olevan tuensaajan omistuksessa, minkä vuoksi myös muualle kuin Espanjaan sijoittautuneet liikenteenharjoittajat voivat saada tukea, jos he tekevät sopimuksen Espanjaan sijoittautuneen liikenteenharjoittajan kanssa siitä, että tämä vie vanhan ajoneuvonsa romutettavaksi, jotta tukea voidaan myöntää ulkomaalaiselle liikenteenharjoittajalle. Vaikka ajoneuvon oli oltava Espanjassa rekisteröity, muualle kuin Espanjaan sijoittautunut liikenteenharjoittaja saattoi siten silti välillisesti saada tukea.

Espanjan mukaan tuensaajalla ei ole velvollisuutta ostaa uutta ajoneuvoa Espanjasta, vaan ainoastaan rahoittaa hankinta jonkin Plan Renove -järjestelmään osallistuvan yhteisön kautta. Tällainen ehto ei siis voisi aiheuttaa syrjintää, koska yhteistyöhön osallistuvia yhteisöjä (pankkien lisäksi myös tunnettujen kansainvälisten ajoneuvovalmistajien, kuten Scanian tai Ivecon, rahoitusyhtiöitä) on hyvin paljon sekä Espanjassa että kaikissa Euroopan maissa.

Espanja kuitenkin korosti, että ulkomaiset liikenteenharjoittajat eivät ole kertaakaan käyttäneet tätä mahdollisuutta, koska Plan Renove Industrialin tuomat edut eivät muodosta riittävän voimakasta kannustinta verrattuna muihin jäsenvaltioihin, joissa korot ovat yleensä paljon alempia kuin Espanjassa.

Aloittaessaan 93 artiklan mukaisen menettelyn komissio korosti, että ICO:lle kuuluvan harkintavallan vuoksi Plan Renove -järjestelmä ei ollut kovin avoin ja saattoi aiheuttaa syrjintää. Espanja selitti kirjeessään 26 päivältä heinäkuuta 1996 sekä 14 päivänä tammikuuta 1997 pidetyssä kokouksessa, että kertaakaan ei ole käytetty mahdollisuutta myöntää poikkeustapauksissa lainoja, jotka eivät täytä vaadittuja edellytyksiä, koska tämän poikkeuksen tarkoituksena on, että Plan Renove -järjestelmästä voisivat hyötyä sellaiset yritykset, jotka muutoin täyttävät pk-yrityksen edellytykset, mutta jotka poikkeussyistä eivät jollakin tilikaudella onnistu täyttämään jotain näistä edellytyksistä jonkin vähäisen poikkeaman vuoksi.

Toisaalta Espanja vahvisti, että ICO:lla ei ollut harkintavaltaa tuen sallittuun enimmäismäärään nähden, koska tuen määräksi oli jo ennakolta vahvistettu yleissopimuksessa 93 196 Espanjan pesetaa (557 ecua). Lainoille tosiasiallisesti vahvistettujen korkojen osalta se totesi lisäksi, että kyse on Madridin pankkienvälisten markkinoiden (Mercado Interbancario de Madrid, MIBOR) voimassaolevasta korosta eli siis objektiivisesta kaupallisesta korosta.

Espanja toisti useaan kertaan väitteensä, jonka mukaan kyseisen tuen kokonaismäärä on edellä mainituissa pk-yritysten valtiontukea koskevissa yhteisön suuntaviivoissa ja komission tiedonannossa vähämerkityksisestä tuesta ([16]) vahvistettua vähimmäismäärää pienempi ja että tuki ei sen vuoksi ole perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea.

Espanja väitti, että suurin osa mahdollisista tuenhakijoista harjoittaa kuljetustoimintaa vain omaan lukuunsa ja että he eivät harjoita kuljetustoimintaa päätoimisesti. Sen vuoksi näihin yrityksiin olisi sovellettava pk-yritysten valtiontukea koskevia yhteisön suuntaviivoja ja niiden ostoihin olisi sovellettava vähämerkityksisen tuen -sääntöä.

Aloittaessaan 93 artiklan mukaisen menettelyn komissio ilmoitti Plan Renove Industrial -järjestelmän osana tuensaajille myönnetyn tuen mahdollisesta kasautumisesta 6 päivänä huhtikuuta 1993 ([17]) ja 7 päivänä helmikuuta 1996 ([18]) tehtyjen komission päätösten mukaan myönnettyjen tukien kanssa. Plan Renove -järjestelmässä annetaan mahdollisuus myöntää yhteen liittyville tai uudelleen ryhmittyville yrityksille tukea pyörillä liikkuvan kaluston ostoa varten sekä vakuuksia ajoneuvojen korvaamiseen otetuille lainoille.

Espanjan viranomaiset vakuuttivat kirjeessään 12 päivältä helmikuuta 1997, että kyseistä kasautumista ei ole tapahtunut 26 päivänä huhtikuuta 1993 annetun ministeriön määräyksen 21 artiklan b kohdassa tarkoitettuun uudelleenryhmittymiseen myönnettävän tuen kanssa, koska se ei liity uusien ajoneuvojen hankintaan vaan sellaisten yritysten kuljetuskaluston ostoon, joilla on yritysten uudelleenryhmittymistä koskevissa menettelyissä vain rajoitetut valtuudet.

Määräyksen 28 artiklassa määrätään lainoihin tai leasingiin taikka kaupallisiin luottoihin tarkoitetuista vakuuksista, joihin kuuluvat muiden muassa yli kahdeksan vuotta vanhojen ajoneuvojen korvaamiseen tarkoitettujen lainojen vakuudet. Espanja väitti, että vaikka tähän tukeen oli alustavasti varattu 9 055 miljoonaa Espanjan pesetaa

([16]) EYVL C 68, 6.3.1996, s. 9
([17]) EYVL C 128, 8.5.1993, s. 6
([18]) EYVL C 70, 8.3.1996, s. 6

(54,2 miljoonaa ecua), ajoneuvojen korvaamiseen tarkoitettuihin lainoihin osoitettiin ainoastaan 149 miljoonaa Espanjan pesetaa (891 000 ecua). Nämä vakuudet rahoitettiin tilapäisesti keskinäisten takausyhtiöiden osuudella, jonka suuruus oli enintään 9 prosenttia luoton määrästä, jolloin kyseisillä yrityksillä oli mahdollisuus saada luottoa edullisemmin ehdoin.

Komissio pyysi Espanjan viranomaisia ensin telekopiossaan ja sitten kirjeessään 19 päivältä marraskuuta 1997 toimittamaan lisätietoja yrityksistä, jotka eivät tarjoa kuljetuspalveluja päätoimenaan ja jotka toimivat vain paikallisilla markkinoilla siten, ettei niillä ole vaikutusta yhteisön sisäiseen kauppaan. Espanjan viranomaiset vastasivat pyyntöön kirjeissään 27 päivältä marraskuuta 1997 ja 20 päivältä helmikuuta 1998, jotka komission pääsihteeristö kirjasi saapuneiksi 3 päivänä joulukuuta 1997 ja 23 päivänä helmikuuta 1998. Toimitetuista tiedoista ilmenee, että tyypin D ajoneuvoja ostavista tuensaajista, jotka Espanjan viranomaiset voivat nimetä, useat toimivat rajoitetun liikenneluvan puitteissa.

IV

Perustamissopimuksen 92 artiklassa määrätään, että jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tuen käsite edellyttää näin ollen seuraavien kolmen perustekijän arvioimista: valtion varojen käyttö, kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan.

Arvioinnin kohteena olevassa tapauksessa komissio katsoo, että tuki hyötyajoneuvojen ostoon myönnetään valtion varoista, sillä tuki on peräisin Espanjan energia- ja teollisuusministeriön talousarviosta.

Kyseinen tuki on hyötyajoneuvojen ostoon tarkoitettua tukea, mikä merkitsee, että kyseisten ajoneuvojen ostajat hyötyvät ajoneuvojen halvemmasta hinnasta.

Kyseisten ostajien näkökulmasta toimenpide on tarkoitettu luonnollisille henkilöille, pk-yrityksille, paikallisille tai alueellisille viranomaisille tai paikallisille julkisia palveluja tarjoaville yhteisöille. Tuki alentaa niiden tavanomaisia yritystoimintakustannuksia, jotka niiden kilpailijat joutuvat edelleen maksamaan. Komissio katsoo, että tuki vahvistaa sitä saavien yritysten rahoitusasemaa ja toimintamahdollisuuksia suhteessa kilpailijoihin.

Komission mielestä silloin, kun tuensaajat ovat julkisyhteisöjä tai yksityisiä yhteisöjä, jotka tarjoavat paikallisia tai alueellisia palveluja, jotka yhteisön lainsäädännön [19] perusteella eivät ole avoimia kilpailulle muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajien kanssa, perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ei aiheudu. Tuki myönnetään julkisen palvelun tarjoamisen yhteydessä säänneltyihin markkinoihin kuuluvan toimilupasopimuksen välityksellä. Koska tätä alaa ei ole vapautettu, kilpailua muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajien kanssa ei ole, eikä asia liity kansainvälisiin kuljetuspalveluihin.

Näin ollen komissio katsoo, etteivät Plan Renove Industrial -järjestelmässä määrätyt toimenpiteet sellaisten paikallisten tai alueellisten julkisyhteisöjen tai paikallisten yritysten hyväksi, jotka tarjoavat paikallisia julkisia palveluja toimilupajärjestelmän kautta, ole perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan mukaista valtion tukea, koska kyseisten yhteisöjen ja yritysten tarjoamat palvelut eivät vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Kun tukea myönnetään luonnollisille henkilöille tai pk-yrityksille, jotka harjoittavat muuta kuin liikenteeseen liittyvää liiketoimintaa paikallisella tai alueellisella tasolla ja kun tuetaan ainoastaan pienten, yleensä hyvin lyhyillä matkoilla kyseisessä ympäristössä käytettävien hyötyajoneuvojen (tyyppi D) ostoa, voidaan todeta, ettei tällainen tuki vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tällaisella liiketoiminnalla katsotaan olevan vaikutusta ainoastaan yritysten paikallisiin markkinoihin. Lisäksi tällaisten omaan lukuun suoritettavien palvelujen vaikutus liikennemarkkinoihin on vähäinen, sillä sopimuksen tekeminen liikennöintiyrityksen kanssa palvelun suorittamisesta ei ole taloudellisesti kannattavaa. Tämän vuoksi komissio katsoo, ettei tuki ole EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtion tukea.

Muut liikennöintiä päätoimena tai vain sivutoimena harjoittavat tuensaajat kilpailevat Espanjasta ja muista jäsenvaltioista olevien muiden liikenteenharjoittajien kanssa, jotka eivät voi saada tukea Plan Renove -järjestelmästä, koska tieliikenteen vapauttaminen vuonna 1990 johti kilpailuun muista jäsenvaltioista olevien yritysten kanssa sekä kansainvälisen liikenteen että kabotaasiliikenteen alalla.

[19] Edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2454/92 3 artikla (EYVL L 251, 29.8.1992, s. 1) sekä julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69 (EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (ETY) N:o 1893/91 (EYVL L 169, 29.6.1991, s. 1).

Komissio katsoo, että muodollisesti ei ole mitään oikeudellista estettä sille, etteivät muualle kuin Espanjaan sijoittautuneet liikenteenharjoittajat voisi, vaikka välillisesti, saada Plan Renove -järjestelmästä myönnettävää tukea. Käytännössä järjestelmä kuitenkin syrjii muualle sijoittautuneita liikenteenharjoittajia, sillä nämä joutuvat romuttamaan Espanjassa rekisteröidyn ajoneuvon ja siis hankkimaan romutusoikeudet espanjalaisilta liikenteenharjoittajilta, jotka sen sijaan voivat saada tukea suoraan ilman välikäsiä.

Voidaan siis todeta, että tuen myöntäminen hyötyajoneuvojen ostoon Plan Renove -järjestelmän mukaisesti vääristää Espanjaan sijoittautuneiden liikenteenharjoittajien ja Espanjassa toimintaansa harjoittavien mutta muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden liikenteenharjoittajien välistä kilpailua. Ennen kaikkea myönnetty tuki vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua sen vuoksi, että Plan Renove -järjestelmästä hyötyvät tuensaajat ovat edullisemmassa asemassa kuin kilpailevat kuljetusyhtiöt, jotka eivät tätä tukea saa.

Komissio pitää kohtuullisena todeta, että lainojen hallinta ICO:n kautta ei merkitse sitä, että tuensaajien välillä esiintyisi syrjintää.

Jos tuki vahvistaa sellaisten tietyllä alalla toimivien yritysten asemaa, jotka osallistuvat yhteisön sisäiseen kauppaan, sen katsotaan vaikuttavan perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla. Kun otetaan huomioon, että Plan Renove Industrial -järjestelmän yhteydessä myönnetty tuki vahvistaa tukea saavien yritysten rahoitusasemaa ja toimintamahdollisuuksia suhteessa kilpailijoihin ja että tämä vaikutus syntyy yhteisön sisäisessä kaupassa, komissio katsoo, että tällainen tuen myöntäminen saattaa vaikuttaa yhteisön sisäiseen kauppaan.

V

Komissio katsoo näin ollen, että pk-yrityksille Plan Renove -järjestelmän mukaisesti myönnetyt tuet ovat perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan mukaista tukea ja mainitussa kohdassa tarkoitetut ominaisuudet täyttävä tuki ei periaatteessa sovellu yhteismarkkinoille. Perustamissopimuksen 77 artiklassa ja sen 92 artiklan 2 ja 3 kohdassa luetellaan tuet, jotka ovat tai saattavat olla yhteismarkkinoille soveltuvia tukia.

Liikennealan tarpeita varten erityisesti tarkoitetussa perustamissopimuksen 77 artiklassa määrätään valtion tukea koskevista poikkeuksista silloin, kun tuki myönnetään liikenteen yhteensovittamiseksi tai kun se on korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä. Kyseisen artiklan mukaisesti tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1107/70 ([20]), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 543/97 ([21]), sallitaan tuen myöntäminen liikenteen alan yhteensovittamiseksi. Komissio kuitenkin katsoo, että kyseinen Espanjan tukijärjestelmä ei kuulu minkään asetuksessa säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan, koska se ei ole liikenteen yhteensovittamiseksi tarpeellinen toimi.

Hallituksen on puututtava liikennealaan, jotta tuki vastaisi liikenteen yhteensovittamistarpeita. Mitä enemmän alaa vapautetaan, sitä vähemmän tarvitaan jäsenvaltioiden toteuttamia yhteensovittamistoimia. Itse asiassa vapautetuilla liikennemarkkinoilla markkinat itse hoitavat yhteensovittamisen jäsenvaltioiden asettamien puiteehtojen rajoissa perustamissopimuksen 75 artiklaan perustuvan yhteisön lainsäädännön mukaisesti. Tämän vuoksi tässä tapauksessa ei voida soveltaa erityisesti liikenteeseen liittyviä poikkeuksia.

Kyseisessä tapauksessa ei voida soveltaa perustamissopimuksen 92 artiklan 2 kohdassa määrättyjä poikkeustapauksia, koska tukijärjestelmää ei ole suunnattu siinä vahvistettujen tavoitteiden saavuttamiseen. Näiden tavoitteiden mukaan tuki soveltuu yhteismarkkinoille, jos se on yksittäisille kuluttajille myönnettävää sosiaalista tukea, jos se on tukea luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi tai jos se on tukea Saksan jaosta aiheutuneisiin vaikutuksiin.

Perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan mukaisesti tukea voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvana. Jotta yhteismarkkinoiden moitteeton toiminta taataan ja kun otetaan huomioon perustamissopimuksessa vahvistetut kilpailuun liittyvät periaatteet, tämän artiklan mukaisia poikkeustapauksia on tulkittava tarkasti tukitoimia arvioitaessa.

Perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a alakohdassa määrätään poikkeuksista, jotka koskevat taloudellisista vaikeuksista kärsivien ja erityistä apua tarvitsevien alueiden kehityksen edistämiseen tarkoitettua tukea. Poikkeusta ei voida soveltaa tukijärjestelmiin, joilla ei ole alueellista ulottuvuutta — järjestelmä kattaa koko jäsenvaltion — ja koska sillä on selkeä tiettyyn alaan liittyvä tavoite. Komissio on tavallisesti pitänyt hyötyajoneuvojen ostoon myönnettävää tukea yhteisen liikennepolitiikan mukaisesti toimintatukena, jota ei voi perustella alueellisilla näkökohdilla tuen kohteen liikkuvan luonteen vuoksi. Sama koskee perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaista poikkeusta siltä osin kuin siinä viitataan alueelliseen kehittymiseen.

([20]) EYVL L 130, 15.6.1970, s. 1
([21]) EYVL L 84, 26.3.1997, s. 6

Perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan b ja d alakohdan osalta on sanottava, että kyseinen tuki ei liity mihinkään Euroopan yhteistä etua koskevaan tärkeään hankkeeseen tai Espanjan taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen, eikä sillä ole tällaisten hankkeiden piirteitä. Sitä ei myöskään ole tarkoitettu kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen, eikä siihen voida soveltaa mitään muutakaan yhteisön lainsäädäntöön perustuvaa poikkeusta.

Perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrättyä poikkeusta sovelletaan tietyn taloudellisen toiminnan edistämiseen tarkoitettuun tukeen, jos se ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteismarkkinoiden edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Oikeuskäytäntö edellyttää muun muassa, että tuki on rajoitettava tapauksiin, jossa se on välttämätöntä sellaisten tavoitteiden saavuttamiseksi, joita ei saavuteta markkinavoimilla (Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.9.1980 asiassa C-730/79, Philip Morris v. komissio) [22]. Tämän vuoksi komissio katsoo, että ilmoitetut valtion tuet on arvioitava perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

Komissio on laatinut vähämerkityksisen tuen säännön, jonka mukaan tietyt ehdot täyttäviä tukia ei pidetä perustamissopimuksen 92 artiklan vastaisina. Kuten komissio huomautti aloittaessaan 93 artiklan mukaista menettelyä, näiden sääntöjen mukaisesti jäsenvaltioiden myöntämien merkitykseltään vähäisten rahamäärien ei katsota uhkaavan vääristää kilpailua ja jäsenvaltioiden välistä kauppaa merkittävällä tavalla. Liikenne suljetaan kuitenkin erityisesti vähämerkityksisen tuen -säännön soveltamisalan ulkopuolelle, koska tällä alalla on paljon pieniä yrityksiä ja siten suhteellisen pienetkin tuen määrät voivat vaikuttaa kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Komissio ei myöskään pidä pätevinä perusteluja, jotka koskevat pk-yritysten valtiontukea koskevien suuntaviivojen ja vähämerkityksisen tuen -säännön soveltamista yrityksiin, jotka suorittavat kuljetuksia omaan lukuunsa. Kuljetusalalla harjoitetaan kuljetustoimintaa sekä toisten että omaan lukuun, ja näitä toimintamuotoja pidetään vaihtoehtoisina. Sekä makroekonomisesta että toiminnallisesta näkökulmasta katsottuna ulkopuolisiin kuljetuspalveluihin turvautuminen tietyissä tilanteissa mahdollistaa resurssien optimaalisen käytön ja tuo joustavuutta liikennejärjestelyihin.

Komissio pitää pätevänä perustelua, jonka mukaan taloudellinen kannustin voi edistää vanhojen, turvallisuuden ja ympäristön kannalta teknisesti heikompien hyötyajoneuvojen poistamista markkinoilta. Kyseisen jäsenvaltion on kuitenkin todistettava ehdotetun toimen myönteiset vaikutukset.

Ympäristöasioissa myönnettävää valtiontukea koskevissa yhteisön suuntaviivoissa [23] edellytetään, että soveltuakseen yhteismarkkinoille tuki on määriteltävä siten, että sallitut kustannukset rajoitetaan tarkasti ainoastaan ympäristönsuojelun tavoitteiden toteutumisen edellyttämistä investoinneista aiheutuviin lisäkustannuksiin siten, että saavutetaan korkeammat normit, kuin lainsäädännössä edellytetään. Samanlaista lähestymistapaa voidaan soveltaa turvallisuusnormeihin. Suuntaviivojen mukaisesti perustellut toimet eivät koskaan saa olla vastoin muuta yhteisön oikeutta tai perustamissopimuksen artikloita.

Komission suuntaviivoissa pakollisten normien noudattamista varten myönnettyä tukea ei pidetä soveliaana tiettyjä, kiinteään pääomaan tehtäviä investointeja lukuun ottamatta. Tällaiset tuet vääristävät merkittävästi kilpailua, koska niillä tuetaan investointeja, jotka ovat talouden näkökulmasta muutenkin välttämättömiä. Kyseisiin investointeihin myönnettävän tuen ei katsota palvelevan Euroopan yhteistä etua.

Ensiksi Espanja ei ole koskaan toimittanut komissiolle todisteita myönteisistä vaikutuksista, eikä tuki kannusta voimassa olevat pakolliset normit ylittävien normien tavoittelemiseen.

Toiseksi markkinoilla, joilla on ylikapasiteettia — esimerkiksi maantiekuljetussektorilla — tonniston ja lisätonniston hankkimiseen myönnettyä tukea pidetään yleensä yhteisön edun vastaisena. Uusien ja liikenteestä poistettujen ajoneuvojen koot eivät täysin vastaa toisiaan, ja komissio on saanut vahvistuksen siitä, että Plan Renove Industrial -järjestelmästä myönnetty tuki on jossakin määrin johtanut kapasiteetin kasvuun, vaikka etukäteistarkastusjärjestelmä takaa komission mielestä riittävän hyvin sen, että korvatut ajoneuvot poistetaan lopullisesti markkinoilta. Tavanomaisen tukikäytäntönsä mukaisesti komissio myöntää tukea uusiin investointeihin, joita ei muuten tehtäisi, ei vain vanhojen investointien korvaamiseen [24].

[22] Kok. 1980, s. 2671.

[23] EYVL C 72, 10.3.1994, s. 3

[24] Komission tiedonanto KOM (75) 77 lopullinen, 26.2.1975, 18 kohta.

Kyseisessä järjestelmässä tuen laskentaperusteena on kuitenkin uuden ajoneuvon hinta, eikä siinä ole otettu lainkaan huomioon ympäristöön liittyviä tekijöitä. Tuki siis myönnetään suhteessa ajoneuvojen hintaan eikä suhteessa siihen, miten ajoneuvot vaikuttavat ympäristöön tai turvallisuuteen.

Komissio totesi jo päätöksessä 98/182/EY ([25]), että kyseessä olevan järjestelmän samankaltainen toimi on omiaan vääristämään kilpailua, koska tarkoituksena on parantaa maanteiden tavaraliikennettä harjoittavien yritysten kilpailuasemaa vähentämällä niiden liiketoiminnan normaaleja kustannuksia, jotka näiden yritysten kilpailijoiden on maksettava itse.

Edellä olevan huomioon ottaen komissio katsoo, että perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrättyä poikkeusta ei tässä tapauksessa voida soveltaa. Espanja ei myöskään ole väittänyt tai näyttänyt toteen, että tuki täyttäisi minkään muun perustamissopimuksessa, asetuksessa (ETY) N:o 1107/70 tai jossakin muussa neuvoston asetuksessa esitetyn poikkeuksen edellytykset.

Lisäksi komission mielestä oli olemassa mahdollisuus, että Plan Renove Industrial -järjestelmän yhteydessä myönnetyt tuet ja komission vuosina 1993 ja 1996 hyväksymän järjestelmän mukaisesti myönnetyt tuet olisivat voineet kasautua ja että tämä olisi saattanut johtaa Plan Renove Industrial -järjestelmän yhteydessä myönnettyjä tukia suurempien tukien myöntämiseen.

Edellä olevan huomioon ottaen komissio katsoo, että luonnollisten henkilöiden ja pk-yritysten hyväksi myönnetty hyötyajoneuvojen ostoon tarkoitettu tuki ei sovellu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 92 artiklan mukaisesti.

VI

Perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaisesti tuesta olisi pitänyt ilmoittaa komissiolle riittävän ajoissa, jotta komissio olisi voinut esittää huomautuksensa. Espanja sovelsi tukijärjestelmää, vaikka se ei ollut täyttänyt kyseistä ilmoitusvelvoitetta, ja sen vuoksi komissio katsoo, että järjestelmä on yhteisön oikeuden suhteen laiton.

Komissio ei pidä pätevänä perustelua, jonka mukaan tuki olisi muuttunut lailliseksi järjestelmän käyttöönotosta kuluneen ajan takia. Espanjan viranomaiset eivät täyttäneet perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdassa määrättyä velvoitettaan ilmoittaa tuen myöntämistä koskevasta suunnitelmasta ja odottaa komission päätöstä, jossa tuki hyväksytään. Komissio muistutti Espanjan viranomaisia siitä, että artiklan mukaisesti jäsenvaltio ei saa toteuttaa ehdottamiaan toimenpiteitä ennen kuin menettelyssä on annettu lopullinen päätös. Jos tätä määräystä ei noudateta, kyse on yhteisön oikeuden rikkomisesta, minkä vuoksi tuki voidaan vaatia perittäväksi takaisin viivästyskorolla lisättynä.

Aloitettuaan 93 artiklan mukaisen menettelyn, josta Espanjalle ilmoitettiin kirjeellä 26 päivältä kesäkuuta 1996, komissio muistutti Espanjan hallitusta tiedonannostaan ([26]) jäsenvaltioille, jossa näitä muistutettiin siitä, että jäsenvaltiota saatetaan vaatia perimään takaisin laittomasti myönnetty tuki. Vastauksessaan kirjeeseen menettelyn aloittamisesta Espanja väitti, että päätös tukien takaisinperinnästä olisi ristiriidassa suhteellisuusperiaatteen kanssa myönnettyjen tukien vähäisen määrän vuoksi.

Komissio kuitenkin katsoo, että tässä tapauksessa tuen takaisin periminen on aiheellista ennen tuen myöntämistä vallinneiden tasapuolisten kilpailuedellytysten palauttamiseksi.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Tuki, joka vuoden 1994 elokuun ja vuoden 1996 joulukuun välisenä aikana myönnettiin korkotukena hyötyajoneuvojen hankintaa varten Plan Renove Industrial -järjestelmän mukaan sekä teollisuus- ja energiaministeriön ja *Instituto de Credito Oficialin* välisen, 27 päivänä syyskuuta 1994 tehdyn sopimuksen perusteella ja joka osoitettiin alueellisille julkisyhteisöille ja paikallisille julkisten palvelujen tarjoajille, ei ole perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2 artikla

Tuki, joka myönnettiin tyypin D hyötyajoneuvojen ostoon luonnollisille henkilöille ja pk-yrityksille, jotka harjoittavat muuta kuin kuljetukseen liittyvää liiketoimintaa yksinomaan paikallisella tai alueellisella tasolla, ei ole perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

3 artikla

Kaikki muu luonnollisille henkilöille ja pk-yrityksille myönnetty tuki on perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan mukaisesti valtiontukea, joka on laitonta ja yhteismarkkinoille soveltumatonta.

([25]) EYVL L 66, 6.3.1998, s. 18

([26]) EYVL C 156, 22.6.1995, s. 5

4 artikla

Espanjan on lakkautettava 3 artiklassa tarkoitettu tuki ja perittävä se takaisin. Tuen kokonaismäärä on maksettava takaisin kansallisen oikeuden säännösten mukaisesti ja siihen on lisättävä korot, joiden laskentaan on sovellettava alueellisten tukijärjestelmien arvioinnissa käytettyjä viitekorkoja ja jotka on laskettava tuen maksamispäivästä tuen todelliseen takaisinmaksupäivään asti.

5 artikla

Espanjan on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantopäivästä päätöksen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Espanjan kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 1 päivänä heinäkuuta 1998.

Komission puolesta
Neil KINNOCK
Komission jäsen