II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 1 juli 1998

om det spanska stödprogrammet för anskaffning av industriella fordon, Plan Renove Industrial (augusti 1994 – december 1996)

[delgivet med nr K(1998) 2048]

(Endast den spanska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(98/693/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

efter att övriga berörda parter, i enlighet med ovan nämna artikel [1], fått tillfälle att inkomma med synpunkter, och

av följande skäl:

I

Den 9 februari 1995 sände kommissionen en begäran om information angående ett ärende som kommissionen fått kännedom om via pressen, och senare, den 4 april 1995, en påminnelse. Det handlade om ett stödprogram för anskaffning av industriella fordon, etablerat inom ramen för Plan Renove Industrial (planen för förnyelse inom industrin) och avsett för fysiska personer, små och medelstora företag, offentliga regionala företag och lokala företag som tillhandahåller offentliga tjänster. Stödprogrammet innebär att krediter beviljas för anskaffning av industriella fordon i avsikt att förnya Spaniens industriella fordonspark. Spanien svarade den 6 mars 1995 med en skrivelse som inte kom fram till generaldirektoratet för transport förrän den 7 april 1995. Den 26 juli svarade Spanien på en ny begäran om information daterad den 6 juli 1995. Den 20 februari 1996 bad kommissionen om kompletterande upplysningar, som erhölls genom en skrivelse av den 14 mars 1996, registrerad den 18 mars 1996.

Programmet inleddes i enlighet med en överenskommelse av den 27 september 1994 mellan det officiella kreditinstitutet *(Instituto de Crédito Oficial,* ICO) och det spanska industri- och energiministeriet *(Ministerio de Industria y Energía),* enligt vilken ICO har till uppgift att sluta medlingskontrakt med finansinstitut för att de skall genomföra stödprogrammet och de får ersättning från ICO i efterhand.

Stödet består av ett räntebidrag på upp till fem räntepunkter för krediter som beviljas för inköp eller leasing av industriella fordon med avsikt att köpa dem. Krediterna kan täcka upp till 70 % av det nya fordonets totalvärde (exklusive mervärdesskatt) och har en löptid på fyra år utan någon period med amorteringsfrihet, eftersom garantierna förhandlas mellan mottagaren och finansinstitutet.

Den ursprungliga budgeten var på cirka 9 miljarder spanska pesetas (53,8 miljoner ecu) [2], eftersom de krediter som var öppna för ICO uppgick till 100 miljarder spanska pesetas (598,1 miljoner ecu) och det maximala stödet var 93 196 spanska pesetas (557

[1] EGT C 266, 13.9.1996, s. 10.

[2] Växelkurs den 11 maj 1998: 1 ecu = 167,182 ESP.

ecu) per kreditmiljon (5 981 ecu) (beräknat på grundval av ett räntebidrag på 5 räntepunkter för ett fyraårigt lån på 1 miljon spanska pesetas). Med denna gräns som utgångspunkt kan man även räkna ut att stödets maximiandel motsvarar cirka 6,5 % av fordonets totalpris (9,3 % av 70 %) före mervärdesskatt.

Stödet är beräknat för anskaffning av fem kategorier av fordon: (A) påhängsvagnar och lastbilar på över 30 ton; (B) industriella fordon på mellan 12 och 30 ton; (C) industriella fordon på mellan 3,5 och 12 ton; (D) modifierade personbilar, kommersiella skåp- och varubilar samt industriella fordon på upp till 3,5 ton; och (E) bussar. Cirka 60 % av de subventionerade fordonen tillhör kategorierna B, C och D, medan 30 % tillhör kategori A och 10 % kategori E.

Systemet skulle ursprungligen gälla från augusti 1994 till december 1995, men förlängdes till slutet av 1996 eftersom endast 33 % av krediterna hade tagits i anspråk vid slutet av 1995. Genom en skrivelse av den 26 februari 1997 informerade Spanien formellt kommissionen om att en ny förnyelseplan (Plan Renove) skulle tillämpas under hela 1997.

Ett väsentligt villkor för att få stödet är att ett fordon som har ungefär samma kapacitet som det nya fordonet och som har registrerats för mer än tio år sedan (sju år för dragfordon för landsvägstrafik) slutgiltigt tas bort från marknaden. Intyget som visar att fordonet har tagits ur trafik fås från den statliga trafikmyndigheten *(Dirección General de Tráfico),* vilket förutsätter att det fordon som tas ur trafik är registrerat i Spanien. Överensstämmelserna mellan det nya och det gamla fordonet framgår av följande tabell:

Typ av anskaffat fordon	Typ av fordon som skall tas ur trafik
A: Påhängsvagnar och lastbilar på över 30 ton	A eller B
B: Industriella fordon på mellan 12 och 30 ton	A, B eller C
C: Industriella fordon på mellan 3,5 och 12 ton	A, B, C eller D
D: Modifierade personbilar, kommersiella skåp- och varubilar samt industriella fordon på upp till 3,5 ton	A, B, C eller D
E: Bussar	E

II

Marknaden för internationella varutransporter på landsväg öppnades för gemenskapskonkurrens 1969, då rådets förordning (EEG) nr 1018/68 ([3]) om etablerandet av en gemenskapskvot för varutransporter på landsväg mellan medlemsstaterna trädde i kraft, även om det också tidigare hade förekommit bilaterala avtal mellan medlemsstaterna. De internationella transporterna var underställda gemenskapskvoter till dess att rådet den 26 mars 1992 antog förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillstånd att agera på gemenskapsmarknaden i fråga om varutransporter på landsväg som har sin start- eller slutpunkt i en medlemsstat eller löper genom en eller flera medlemsstater ([4]), ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige. Följaktligen öppnades marknaden för konkurrens den 1 januari 1993 när förordning (EEG) nr 881/92 avskaffade alla kvantitativa restriktioner på internationell vägtransport från och med detta datum.

Cabotage för godstransporter på väg öppnades för gemenskapskonkurrens den 1 juli 1990 i och med ikraftträdandet av rådets förordning (EEG) nr 4059/89 av den 21 december 1989 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade ([5]). Genom denna förordning infördes cabotagekvoter.

Denna förordning ersattes av rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade ([6]), ändrad genom förordning (EG) nr 3315/94 ([7]) som för närvarande är i kraft. I denna förordning fastställs den 1 juli 1998 som datum för en fullständig liberalisering av cabotage, med en övergångsperiod som börjar den 1 januari 1995 då det ursprungliga antalet gemenskapslicenser (30 000) ökas med 30 % per år.

Tillgången till den internationella marknaden för persontransport har liberaliserats genom rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss ([8]), ändrad genom förordning (EG) nr 11/98 ([9]). I denna förordning, som trädde i kraft den 1 juni 1992, fastställs villkoren för tillgång till marknaden för varje slag av persontransport. I rådets förordning (EEG) nr 2454/92 av den 23 juli 1992 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande ([10]), ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, införs cabotagerättigheter. Genom denna förordning liberaliserades persontransporter på väg, med undantag för linjetrafik, från och med den 30 augusti 1992.

([3]) EGT L 175, 23.7.1968, s. 13.
([4]) EGT L 95, 9.4.1992, s. 1.
([5]) EGT L 390, 30.12.1989, s. 3.
([6]) EGT L 279, 12.11.1993, s. 1.
([7]) EGT L 350, 31.12.1994, s. 9.
([8]) EGT L 74, 20.3.1992, s. 1.
([9]) EGT L 4, 8.1.1998, s. 1.
([10]) EGT L 251, 29.8.1992, s. 1.

III

Genom en skrivelse av den 26 juni 1996 informerade kommissionen Spanien om sitt beslut att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i fördraget, och den uppmanade Spanien att yttra sig om beslutet. De övriga medlemsstaterna och andra berörda parter informerades om beslutet genom att skrivelsen offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ([11]). I detta beslut tillkännagav kommissionen att den ansåg att stödet var olagligt och den uttryckte sina tvivel över stödets överensstämmelse med bestämmelserna i fördraget.

Efter det att förfarandet hade inletts lade Spanien fram sina synpunkter genom en skrivelse av den 26 juli 1996, registrerad hos kommissionen den 1 augusti 1996. Efter en begäran om kompletterande information skickad den 19 december 1996 lämnade Spanien vissa upplysningar vid ett bilateralt sammanträde som hölls den 14 januari 1997 samt genom en skrivelse av den 12 februari 1997. Offentliggörandet i EGT gav inte upphov till några reaktioner från någon berörd tredje part.

Spanien konstaterade i en skrivelse av den 12 februari 1997 att en stor del av stödmottagarna tillhör kategorin offentliga regionala företag och företag som tillhandahåller lokala allmänna tjänster. Det rör sig om företag som tillhandahåller offentliga tjänster som persontransport i tätorter eller brandkårstjänster och sophämtning, enligt ett särskilt tillstånd. Det handlar till exempel om företag för lokal persontrafik som Transportes de Barcelona, Empresa Municipal de Transportes de Gijón, Tranvías de Cádiz, S.A. och Empresa Municipal de Transportes de Madrid.

De återstående mottagarna är fysiska personer eller små och medelstora företag som omfattas av den definition som fastställs i gemenskapens riktlinjer om statligt stöd för små och medelstora företag ([12]) och kommissionens rekommendation av den 3 april 1996 om definitionen av små och medelstora företag ([13]), som genomför transporter för annans räkning och även för egen räkning. Flertalet är mycket små företag med endast en lastbil eller en buss som transporterar passagerare eller gods på väg. Dessa detaljer preciserades i skrivelsen av den 12 februari. På grund av svårigheten att få fullständiga uppgifter om de 12 591 stödmottagarna inom ramen för Plan Renove, eftersom dessa inte fanns införda i något IT-system, tog Spanien fram information genom att analysera ett antal fall som omfattade 46 % av fordonen i kategori A och 67,1 % av fordonen i kategori E. Dessa fordonstyper är till sin storlek sådana att de med största sannolikhet kan delta i handeln mellan medlemsstaterna. På grundval av dessa uppgifter konstaterade Spanien att 80,8 % av stödmottagarna var mycket små företag med en enda licens för transport på landsväg, 16,2 % företag med mellan två och fem licenser, 2,4 % företag med mellan sex och tjugo licenser och endast 0,1 % av de stödmottagande företagen var så stora att de hade mer än tjugo licenser.

I sitt svar på beskedet om att förfarandet inletts hävdade Spanien att dröjsmålet med att undersöka stödet och den tid som gått mellan de tillfällen då information hade begärts, var tillräcklig grund för att anta att det inte förekom stöd eller att stöden var förenliga med fördraget. Här hänvisade Spanien till EG-domstolens rättspraxis, särskilt domarna av den 20 mars 1984 i mål C-84/82, Tyskland mot kommissionen ([14]) och av den 21 mars 1991 i mål C-303/88, Italien mot kommissionen ([15]).

Vid mötet den 14 januari 1997 informerade de spanska myndigheterna kommissionen om att systemet hade tillämpats på följande sätt till och med slutet av 1996: 12 591 transaktioner hade genomförts, 14 295 fordon har erhållit bidrag och 7 976 miljoner pesetas har beviljats (47,7 miljoner ecu).

Spanien vidhöll i skrivelsen av den 12 februari 1997 att vad gäller stöden för fordon av typen B, C och D är risken för snedvridning av konkurrensen minimal eftersom dessa fordonstyper normalt används för verksamhet som inte är öppen för internationell konkurrens, och att handeln mellan medlemsstaterna därför inte påverkas nämnvärt.

I fråga om påhängsvagnar och lastbilar på över 30 ton (A) samt bussar (E) betonade Spanien i det nämnda brevet att dessa fordon används för transport på landsväg, en sektor som är öppen för konkurrens. År 1995 subventionerades endast 4 288 fordon av typ A, vilket skall jämföras med de totalt 167 353 beviljade licenserna för denna fordonstyp. På motsvarande sätt subventionerades under år 1995 1 459 bussar jämfört med de totalt 28 012 beviljade licenserna år 1995.

I sin skrivelse av den 26 juli 1996 underströk Spanien att införandet av Plan Renove inte hade medfört någon kapacitetsökning i denna sektor, eftersom det var omöjligt för ett fordon som tagits ur bruk att saluföras och det fanns en nästan total överensstämmelse mellan det fordon som tagits ur bruk och det nya fordonet. De spanska myndigheterna bekräftade vid mötet den 14 januari 1997 att inget stöd beviljas förrän ett dokument läggs fram som intygar att fordonet definitivt har tagits ur bruk. Detta intyg syns på fordonets registreringsintyg varför det inte är möjligt att ta ut fordonet i trafik igen. De fordon som tagits ur bruk skrotas sedan. Vad gäller överensstämmelsen i kapacitet mellan de avförda fordonen och de fordon som

([11]) Se fotnot nr 1.
([12]) EGT C 213, 19.8.1992, s. 2 och EGT C 213, 23.7.1996, s. 4
([13]) EGT L 107, 30.4.1996, s. 4.
([14]) Rec. 1984, s. 1451.
([15]) Rec. 1991, s. I-1433.

ersätter dem erkände de spanska myndigheterna emellertid i skrivelsen av den 26 juli 1996 att i 15,7 % av fallen fanns det ingen kapacitetsöverensstämmelse. I 3,4 % av fallen tillhörde ersättningsfordonen en lägre kategori medan i 12,3 % av fallen (dvs. 1 758 av de 14 295 fordon som hade erhållit stöd) tillhörde det nya fordonet en högre kategori.

När förfarandet enligt artikel 93 inleddes varnade kommissionen för faran för diskriminering eftersom det för rätt till stödet i fråga krävs att den som skall avföra ett fordon skall visa ett dokument utfärdat av *Dirección General de Tráfico* (Generaldirektoratet för trafik) i vilket det intygas att nämnda fordon har tagits ur bruk. Detta förutsatte att det avförda fordonet måste ha varit registrerat i Spanien.

Spanien hävdade dock i sin skrivelse av den 26 juli 1996 att det fordon som tas ur trafik inte nödvändigtvis behöver vara stödmottagarens egendom. Transportföretag utanför Spanien ges därigenom en möjlighet att utnyttja stödet genom att sluta ett avtal med ett transportföretag etablerat i Spanien om att detta lämnar in sitt gamla fordon på skrotupplag för att det utländska transportföretaget skall kunna beviljas stöd. Även om fordonet måste vara registrerat i Spanien kan ett utländskt transportföretag genom ett indirekt förfarande på så sätt utnyttja stödet.

Enligt Spanien har stödmottagaren ingen skyldighet att köpa det nya fordonet i Spanien, utan enbart att finansiera köpet genom ett av de företag som är anslutna till Plan Renove. Detta villkor kan därför inte leda till diskrimineringsproblem, eftersom det finns många samarbetsföretag (inte bara tillhörande bankerna utan också tillhörande internationella ”märkesfinansiärer” såsom Scania eller Iveco) i alla europeiska länder, inte bara i Spanien.

Spanien betonade dock att utländska transportföretag aldrig utnyttjade denna möjlighet eftersom fördelarna med Plan Renove Industrial inte utgör ett tillräckligt incitament i jämförelse med möjligheterna i de andra medlemsstaterna där räntesatserna i regel är mycket lägre än i Spanien.

När förfarandet inleddes betonade kommissionen det faktum att ICO:s höga grad av handlingsfrihet gjorde att Plan Renove inte var genomblickbar och att det därför fanns risk för diskriminering. I sin skrivelse av den 26 juli 1996 samt vid sammanträdet den 14 januari 1997 förklarade Spanien att den teoretiska möjligheten att undantagsvis godkänna krediter som inte uppfyller de ställda villkoren aldrig har utnyttjats, och att avsikten med ett sådant undantag är att stödet kan utnyttjas av företag som i princip uppfyller alla villkor för att klassificeras som ett litet eller medelstort företag, men som genom extraordinära omständigheter, p.g.a. en mycket liten avvikelse, inte uppfyller alla dessa villkor under något skede i förfarandet.

Spanien konstaterade också att ICO inte har haft någon som helst handlingsfrihet i fråga om det maximala stödbeloppet, eftersom detta belopp, 93 196 spanska pesetas (557 ecu) hade fastställts i avtalet och att den ränta som i verkligheten hade tillämpats för krediterna var den referensmarknadsränta som tillämpas mellan bankerna i Madrid (MIBOR), dvs. en affärsmässig och objektiv räntesats.

Spanien hänvisade vid upprepade tillfällen till att det berörda stödbeloppet är lägre än de minimibelopp som anges i de tidigare nämnda gemenskapsbestämmelserna om statligt stöd till små och medelstora företag och i kommissionens meddelande om minimistöd ([16]), och att det därför inte handlar om stöd enligt artikel 92.1 i fördraget.

Spanien hävdade också att majoriteten av dem som kan komma att söka bidragen är företag som endast bedriver transportverksamhet för egen räkning och vars huvudsakliga verksamhet inte är transport, och att gemenskapsriktlinjerna om statligt stöd för små och medelstora företag samt minimibeloppen därför borde tillämpas på de anskaffningar som har gjorts av dessa företag som inte är transportföretag.

När förfarandet i enlighet med artikel 93 inleddes påpekade kommissionen att de stöd som beviljas enligt Plan Renove skulle kunna läggas ihop med de stöd som har beviljats genom kommissionens beslut av den 6 april 1993 ([17]) och den 7 februari 1996 ([18]), inbegripet möjligheten att bevilja stöd för inköp av rullande materiel eller fordon till företag som slås samman eller konsolideras, och för att garantera lån för utbyte av fordon.

I sin skrivelse av den 12 februari 1997 påstod de spanska myndigheterna att ingen sådan ackumulering hade företagits när det gäller fallet med stöd till sammanslagning och konsolidering vilket hade beviljats i enlighet med artikel 21 b i ministeriedekretet av den 26 april 1993, eftersom detta inte hänför sig till inköp av nya fordon utan till anskaffning av transportmaterial för företag som har begränsade licenser i enlighet med förfaranden om sammanslagning och konsolidering.

I artikel 28 i dekretet föreskrivs garantier för lån och leasing eller kommersiell kreditverksamhet, inbegripet lån för utbyte av fordon som är mer än åtta år gamla. De spanska myndigheterna påstod att fastän 9 055 miljoner pesetas (54,2 miljoner ecu) hade budgeterats för denna

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

stödplan hade endast 149 miljoner pesetas (891 000 ecu) anslagits för lån för utbyte av fordon. Dessa lånegarantier tillhandahölls genom ett tillfälligt bidrag på maximalt 9 % av lånebeloppet till kreditgarantibolag vilket skulle göra det möjligt för de berörda företagen att erhålla lån med gynnsammare villkor.

Först per fax och sedan i en skrivelse av den 19 november 1997 bad kommissionen de spanska myndigheterna att tillhandahålla ytterligare information om företag som inte har transporttjänster som sin huvudsakliga verksamhet och som endast bedriver verksamhet på lokala marknader utan påverkan på handeln inom gemenskapen. De spanska myndigheterna svarade genom skrivelser av den 27 november 1997 och den 20 februari 1998, vilka registrerades av kommissionens generalsekretariat den 3 december 1997 respektive den 23 februari 1998. Av den tillhandahållna informationen kan man dra slutsatsen att det, vad gäller inköp av fordon av kategori D, finns ett antal stödmottagare som bedriver verksamhet med begränsade licenser, som är identifierbara för de spanska myndigheterna.

IV

Enligt artikel 92 i fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstater. Denna slags hjälp kräver därför en undersökning av tre grundläggande frågor: användningen av statliga medel, snedvridning av konkurrensen och den omfattning som handeln påverkas.

I det undersökta fallet anser kommissionen att stödet för anskaffning av industriella fordon utgörs av statliga medel, eftersom stöden kommer från det spanska industri- och energiministeriets budget.

Det berörda stödet ges i form av ett stöd för anskaffning av industriella fordon, vilket gör att köparna av sådana fordon gynnas av stödet i och med att fordonets pris sänks.

Ur de berörda köparnas synvinkel är stödet avsett att gynna fysiska personer, små och medelstora företag, offentliga eller regionala myndigheter eller lokala företag som tillhandahåller offentliga tjänster. Effekten av dessa stöd är sänkta kostnader i stödmottagarnas affärsverksamhet, kostnader som deras konkurrenter måste bära. Kommissionen anser att stödet stärker de stödmottagande företagens finansiella ställning och verksamhetsmöjligheter och därför gynnar dem i förhållande till deras konkurrenter.

Kommissionen anser att när stödmottagarna är offentliga eller privata företag som tillhandahåller lokala eller regionala offentliga tjänster som inte är öppna för konkurrens från transportörer från andra medlemsstater på grundval av gemenskapslagstiftningen ([19]) påverkas inte handeln mellan medlemsstaterna, enligt artikel 92.1 i fördraget. Stödet beviljas inom ramen för tillhandahållandet av en offentlig tjänst genom ett koncessionsavtal på en reglerad marknad. På grund av bristen på liberalisering finns det ingen konkurrens från transportörer från andra medlemsstater och det finns därför inte heller någon hänvisning till internationella transporttjänster.

Följaktligen anser kommissionen att de åtgärder som har vidtagits i enlighet med Plan Renove för att bistå offentliga lokala eller regionala företag eller lokala företag som tillhandahåller offentliga lokala tjänster genom koncession inte utgör statligt stöd enligt artikel 92.1 i fördraget eftersom de tjänster som sådana organ och företag tillhandahåller inte påverkar handeln mellan medlemsstater.

I de fall när stöd beviljas till fysiska personer eller små och medelstora företag som bedriver annan verksamhet än transportverksamhet endast på lokal eller regional nivå och där det endast ges bidrag till anskaffning av små industriella fordon (Kategori D), som vanligtvis används för mycket korta resor i en sådan miljö, kan det också anses att detta stöd inte påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Denna typ av företagsverksamhet anses endast påverka företagens respektive lokala marknader. Dessutom är inverkan på transportmarknaden av sådana tjänster som utförs för egen del obetydlig eftersom det ur ekonomisk synvinkel inte är ett ekonomiskt realistiskt alternativ att låta ett transportföretag utföra sådana tjänster på entreprenad. Kommissionen anser därför att det tillhandahållna stödet inte utgör statligt stöd enligt artikel 92.1 i fördraget.

De andra stödmottagarna, däremot, som har transport som sin huvudsakliga företagsverksamhet eller endast som en sekundär verksamhet konkurrerar med transportföretag från Spanien eller andra medlemsstater som inte kan söka stöd enligt Plan Renove eftersom liberaliseringen av vägtransporter 1990 öppnade marknaden för konkurrens från företag från andra medlemsstater, både vad gäller internationell transport och cabotagesektorn.

([19]) Artikel 3 i rådets förordning (EEG) nr 2454/92 av den 23 juli 1992 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (EGT L 251, 29.8.1992, s. 1), och rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT L 156, 28.6.1969, s. 1), senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991 s. 1).

Kommissionen anser att fastän det formellt inte finns något juridiskt hinder för transportföretag som inte är etablerade i Spanien från att dra fördel, om än indirekt, av de bidrag som är tillgängliga enligt Plan Renove, så diskriminerar systemet i viss mån transportföretag hemmahörande i en annan medlemsstat eftersom dessa måste skrota ett fordon som är registrerat i Spanien och därför måste köpa skrotningsrättigheter från spanska företag som direkt gynnas av bidragen utan att behöva anlita en mellanhand.

Det är därför rimligt att dra slutsatsen att beviljandet av stöd för att anskaffa industriella fordon i enlighet med Plan Renove även leder till en snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag som är etablerade i Spanien och transportföretag som bedriver verksamhet i Spanien men som är etablerade i andra medlemsstater. Framför allt snedvrider de beviljade stöden konkurrensen eller hotar att snedvrida den eftersom stödmottagarna enligt Plan Renove har en gynnad ställning gentemot konkurrenter som inte har möjlighet att dra fördel av stödprogrammet.

Kommissionen anser att det är rimligt att godta att administrationen av lån genom ICO inte för med sig någon potentiell diskriminering mellan stödmottagarna.

När ett stöd stärker ställningen för företag inom en bestämd sektor som deltar i handeln mellan medlemsstaterna, måste denna handel anses som påverkad i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget. Eftersom stödet inom ramen för Plan Renove Industrial stärker stödmottagarnas finansiella ställning och verksamhet i förhållande till deras konkurrenter, och eftersom denna effekt uppstår inom handeln mellan medlemsländerna, anser kommissionen att den inre marknaden kan påverkas av att ett sådant stöd beviljas.

V

Följaktligen anser kommissionen att de stöd som beviljas de små och medelstora företagen inom ramen för Plan Renove utgör stöd enligt artikel 92.1 i fördraget, enligt vilken stöd som har de egenskaper som beskrivs i det stycket i princip är oförenliga med gemensamma marknaden. I artikel 77 och artikel 92.2 och 92.3 anges vilka typer av stöd som kan vara eller är förenliga med den gemensamma marknaden.

I artikel 77 i fördraget, som är särskilt utformad för transportsektorns behov, finns bestämmelser om undantag för statligt stöd som beviljas för samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt. I enlighet med den artikeln ges i rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar ([20]), senast ändrad genom förordning (EG) nr 543/97 ([21]), tillstånd för stöd för samordning av transporter. Kommissionen anser emellertid att det berörda spanska stödsystemet inte kan omfattas av några av de undantag som föreskrivs i förordningen eftersom det inte utgör en åtgärd som är nödvändig för samordning av transporter.

Systemet med stöd som svarar mot transportsamordningens behov innebär en inblandning från regeringen i transportsektorn. Ju mer en sektor liberaliseras desto mindre blir behovet av samordning från medlemsstaterna. På en liberaliserad transportmarknad kan samordningen faktiskt uppnås genom marknaden själv, inom ramen för de villkor som fastställs av medlemsstaterna i enlighet med gemenskapslagstiftningen, som utfärdats med stöd av artikel 75 i fördraget. Slutsatsen är att inga särskilda transportundantag är tillämpliga i detta fall.

I det aktuella fallet är de undantag som anges i artikel 92.2 i fördraget inte tillämpliga eftersom stödprogrammet inte är utformat för att uppnå de fastställda målen. I enlighet med dessa mål skall stöd vara förenliga med den gemensamma marknaden om det lämnas för sociala ändamål som ges till enskilda konsumenter eller om det är avsett som kompensation för skador som har orsakats av naturkatastrofer eller exceptionella händelser, eller som kompensation för effekterna av Tysklands delning.

Enligt artikel 92.3 i fördraget kan stöd anses vara förenligt med den gemensamma marknaden. För att säkerställa att den gemensamma marknaden fungerar väl och att de konkurrensprinciper som fastställs i fördraget beaktas måste de undantag som föreskrivs i denna artikel tolkas strikt vid utvärdering av stödåtgärder.

Enligt artikel 92.3 a undantas stöd som främjar utvecklingen av områden som har ekonomiska svårigheter eller har ett särskilt stödbehov. Detta undantag kan inte anses relevant för stödprogram som saknar en regional dimension – när hela medlemsstatens territorium omfattas – och som har ett tydligt sektorsmål, och kommissionen har traditionellt ansett att stöd för anskaffning av fordon inom ramen för den gemensamma transportpolitiken inte är försvarbart ur regional synvinkel, med tanke på bidragsmålets föränderlighet. Samma sak kan sägas om det undantag som föreskrivs i artikel 92.3 c i fördraget med avseende på den regionala utvecklingen.

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

Beträffande de undantag som anges i artikel 92.3 b och d har stödet i fråga inte som mål att främja genomförandet av ett projekt av gemensamt europeiskt intresse eller att lösa en allvarlig störning i den spanska ekonomin och det har heller några inslag av sådana projekt. Det är inte avsett att främja kultur eller bevara kulturarvet och det uppfyller inte heller några av de andra undantagen i rådets lagstiftning.

I artikel 92.3 c föreskrivs också ett undantag beträffande stöd som beviljas för att underlätta utvecklingen av vissa ekonomiska aktiviteter då stödåtgärderna inte negativt påverkar handelsvillkoren på ett sätt som strider mot den gemensamma marknaden. Enligt rättspraxis krävs bland annat att stödet begränsas till de fall där det är nödvändigt för att uppnå mål som marknadskrafterna inte kan åstadkomma själva. (EG-domstolens dom av den 17 september 1980 i mål C-730/79, Philip Morris/Kommissionen ([22])). Kommissionen anser sammanfattningsvis att de angivna statliga åtgärderna i detta fall borde bedömas i enlighet med artikel 92.3 c i fördraget.

Kommissionen har antagit särskilda villkor för beviljande av stöd som inte anses vara oförenliga med artikel 92 i fördraget, *de minimis*-regeln. Redan när förfarandet enligt artikel 93 inleddes påpekade kommissionen att vissa belopp som delats ut av medlemsstaterna enligt dessa regler inte anses märkbart snedvrida konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna på grund av de låga nivåerna. *De minimis*-regeln omfattar emellertid uttryckligen inte transportsektorn eftersom för denna sektor, som karaktäriseras av ett stort antal små företag, kan relativt små belopp få återverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstater.

Kommissionen anser inte heller att de skäl som nämns inom ramen för tillämpningen av gemenskapsdirektiven om statligt stöd till små och medelstora företag och tillämpningen av *de minimis*-regeln på företag som bedriver transportverksamhet för egen räkning är giltiga. Transportsektorn består av både transporter för egen räkning och transporter för annans räkning och båda verksamheterna anses vara utbytbara. Både ur ett makroekonomiskt perspektiv och ur ett driftsperspektiv möjliggör utflyttning av transporttjänster en optimal fördelning av resurser och medför en önskvärd flexibilitet i transportorganisationen.

([22]) Rec. 1980, s. 2671.

Kommissionen anser därför att argumentet att ett finansiellt incitament kan bidra till att ta ur bruk industriella fordon med låga tekniska standarder avseende säkerhet eller miljön är giltigt. Den berörda medlemsstaten måste emellertid bevisa att de föreslagna åtgärderna har en positiv effekt.

För att vara förenligt med den gemensamma marknaden måste det stöd som tillhandahålls för anskaffning av fordon vara organiserat på ett sådant sätt att för att det skall uppfylla gemenskapens riktlinjer för statligt stöd för miljöskydd ([23]), måste kostnadsbidragen strikt begränsas till de extra investeringskostnader som är nödvändiga för att uppfylla miljömålen genom att uppfylla normer som är högre än de som redan krävs i lag. Ett liknande tillvägagångssätt kan tillämpas för säkerhetsstandarder. Åtgärder som motiveras i enlighet med riktlinjerna får aldrig motverka gemenskapens sekundärrätt eller artiklarna i fördraget.

Kommissionen anser i sina riktlinjer att stöd som lämnas för att säkerställa att de existerande obligatoriska tekniska standarderna uppfylls inte är berättigat utom för vissa investeringar för fasta tillgångar. Sådant stöd har en betydande snedvridande inverkan på konkurrensen eftersom det subventionerar investeringar som ändå skulle bli nödvändiga av ekonomiska skäl och som därför är oundvikliga. Stöd som ger kompensation för sådana investeringar anses inte tjäna det gemensamma europeiska intresset.

För det första har Spanien inte vid något tillfälle lämnat något bevis till kommissionen för att åtgärden har någon positiv effekt, och åtgärden ger heller inte något incitament till att uppfylla högre standarder än de existerande obligatoriska tekniska standarderna.

För det andra, i en marknad med överkapacitet, som vägtransportsektorn, anses stöd för anskaffning av tonnage inbegripet ytterligare tonnage (det finns ingen exakt motsvarighet vad gäller storlek, mellan de nya fordonen och de som är avförda) i princip vara skadligt för gemenskapens intresse. Det har bekräftats för kommissionen att beviljandet av stöd enligt Plan Renove Industrial har lett till en viss kapacitetsökning, även om kommissionen medger att systemet med förhandskontroll ger en tillräcklig garanti för att de utbytta fordonen definitivt tas ur bruk. Kommissionen godkänner i sin allmänna stödpraxis stöd till nya investeringar som annars inte skulle genomföras, men inte endast för utbyte av fordon ([24]).

([23]) EGT C 72, 10.3.1994, s. 3.
([24]) Stycke 18 i kommissionens meddelande från 1975 (KOM (75) 77 slutlig 26 februari 1975).

I stödprogrammet för Plan Renove är grunden för att räkna fram stödet priset för ett nytt fordon: ingen hänsyn tas till någon miljöfaktor. Stödet beviljas alltså i förhållande till fordonets pris och inte i förhållande till fordonets prestanda i ekologiskt eller säkerhetsmässigt hänseende.

I sitt beslut 98/182/EG ([25]), hävdade kommissionen att en liknande åtgärd i ett system för att förbättra konkurrensställningen för kommersiella företag för transport av gods på landsväg kan snedvrida konkurrensen, även om målet är att minska de normala driftskostnaderna för ett företag, kostnader som deras konkurrenter måste bära.

Kommissionen anser därför att undantaget i artikel 92.3 c i fördraget inte kan tillämpas i det aktuella fallet. De spanska myndigheterna har dessutom inte använt detta argument och de har heller inte visat att det berörda stödet uppfyller kraven för något av de nämnda undantag som föreskrivs i fördraget, i förordning (EEG) nr 1107/70 eller i någon annan av rådets förordningar.

Kommissionen anser dessutom att det har inneburit en verklig risk för kumulering av de beviljade stöden enligt Plan Renove med de som beviljats i enlighet med de garantiåtgärder som beviljades av kommissionen 1993 och 1996, och att detta kan ha lett till stöd som överstiger de nivåer som föreskrivs i Plan Renove.

Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att det stöd för anskaffning av industriella fordon som beviljats i enlighet med Plan Renove till vissa fysiska personer och små och medelstora företag inte är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 92 i fördraget.

VI

I enlighet med artikel 93.3 i fördraget måste stödet anmälas så långt i förväg till kommissionen att denna får tid att lägga fram sina synpunkter. Spanien genomförde stödprogrammet utan att ha uppfyllt denna anmälningsskyldighet, och därför anser kommissionen att programmet är olagligt enligt gemenskapsrätten.

Kommissionen anser inte att argumentet att stödet blev lagligt på grund av den tid som hade förflutit sedan systemet först trädde i kraft är giltigt. De spanska myndigheterna har inte uppfyllt sitt åtagande, enligt artikel 93.3 i fördraget, att meddela sina planer att bevilja stöd och att invänta motsvarande beslut från kommissionen som tillät stödet. Kommissionen påminde dem om att enligt nämnda artikel kan en medlemsstat inte låta sina föreslagna åtgärder träda i kraft förrän förfarandet har lett till ett slutligt beslut och att underlåtenhet att uppfylla denna bestämmelse utgör en överträdelse av gemenskapsrätten som kan leda till att stödet måste återbetalas med ränta.

Spanien informerades genom en skrivelse av den 26 juni 1996 om att förfarandet i artikel 93 hade inletts. Vid det tillfället var den spanska regeringens uppmärksamhet riktad mot kommissionens meddelande till medlemsstaterna ([26]), i vilket det påpekas att allt stöd som olagligen har beviljats kan bli föremål för ett beslut i vilket den berörda medlemsstaten åläggs att återbetala stödet. I sin svarsskrivelse med anledning av att förfarandet hade inletts hävdade Spanien att ett beslut som innebar att de beviljade stöden återkrävdes vore i strid med proportionalitetsprincipen, med beaktande av de beviljade stödens ringa storlek.

Kommissionen anser dock att det i detta fall är nödvändigt att stöden återkrävs för att de förhållanden av likvärdig konkurrens som rådde innan stödet beviljades skall kunna återställas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Stöd som mellan augusti 1994 och december 1996 beviljats inom ramen för Plan Renove Industrial till regionala offentliga företag och företag som tillhandahåller lokala offentliga tjänster, i form av räntesubventioner på lån för anskaffning av industriella fordon, i enlighet med samarbetsavtalet av den 27 september 1994 mellan spanska industri- och energiministeriet och det officiella kreditinstitutet (*Instituto de Crédito Oficial,* ICO), utgör inte statligt stöd enligt artikel 92.1 i fördraget.

Artikel 2

Stöd som beviljats till fysiska personer eller små och medelstora företag, som bedriver annan verksamhet än transportverksamhet på endast lokal och regional nivå, för anskaffning av industriella fordon av kategori D utgör inte statligt stöd enligt artikel 92.1 i fördraget.

Artikel 3

Allt annat stöd som beviljats till fysiska personer eller små och medelstora företag utgör statligt stöd i enlighet med artikel 92.1 i fördraget och är olagligt och oförenligt med den gemensamma marknaden.

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

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

Artikel 4

Spanien skall upphäva och återkräva det stöd som anges i artikel 3. Stödbeloppet skall betalas tillbaka enligt den nationella lagstiftningens bestämmelser, inklusive upplupen ränta. Räntan skall beräknas enligt den referenssats som använts vid beräkningen av regionala stödprogram, och skall löpa från och med den dag då det olagliga stödet beviljades till den dag då det faktiskt betalas tillbaka.

Artikel 5

Den spanska regeringen skall inom två månader från delgivningen av detta beslut informera kommissionen om de åtgärder som den har vidtagit för att följa beslutet.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Konungariket Spanien.

Utfärdat i Bryssel den 1 juli 1998.

På kommissionens vägnar
Neil KINNOCK
Ledamot av kommissionen