II

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

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION
du 1er juillet 1998
concernant le régime espagnol d'aide à l'achat de véhicules industriels Plan Renove Industrial (août 1994-décembre 1996)

[notifiée sous le numéro C(1998) 2048]

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

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

(98/693/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 93, paragraphe 2, premier alinéa,

après avoir, conformément à l'article précité [1], mis les intéressés en demeure de présenter leurs observations,

considérant ce qui suit:

I

Le 9 février 1995, la Commission a envoyé une demande de renseignements, suivie d'un rappel le 4 avril 1995, concernant un régime dont elle a eu connaissance par la presse. Il s'agit d'un régime d'aide à l'achat de véhicules industriels instauré par le Plan Renove Industrial en faveur des personnes physiques, petites et moyennes entreprises (PME), entités publiques territoriales ou entités de prestation de services publics locaux, consistant dans l'octroi de crédits pour l'achat de véhicules industriels et ayant pour objectif la rénovation du parc de véhicules industriels en Espagne. La réponse de l'Espagne, du 6 mars 1995, n'était pas encore parvenue à la direction générale des Transports le 7 avril 1995. Le 26 juillet 1995, l'Espagne a répondu à une nouvelle demande de renseignements datant du 6 juillet 1995. Enfin, le 20 février 1996, la Commission a demandé des précisions supplémentaires, qui lui ont été données par lettre du 14 mars 1996, enregistrée le 18 mars 1996.

Le Plan Renove Industrial est régi par une convention entre l'Instituto de Crédito Oficial (ICO) et le ministère de l'industrie et de l'énergie, du 27 septembre 1994, selon laquelle l'ICO est chargé de passer avec les institutions financières des contrats en vertu desquels elles agissent en tant qu'intermédiaires et appliquent directement le régime avec compensation postérieure par l'ICO.

L'aide est constituée par une bonification allant jusqu'à cinq points des intérêts des crédits consentis pour l'achat ou la location avec option d'achat de véhicules industriels. Ces crédits peuvent couvrir jusqu'à 70 % de la valeur totale (hors TVA) du nouveau véhicule et ont une durée de quatre ans sans franchise de remboursement, les garanties étant négociées entre le bénéficiaire et l'institution financière.

Le budget initial était d'environ 9 milliards de pesetas espagnoles (ESP) (53,8 millions d'écus) [2], la ligne de crédit ouverte à l'ICO étant de 100 milliards d'ESP et la subvention maximale de 93 196 ESP (557 écus) par million (5 981 écus) emprunté (valeur actualisée d'une subvention de 5 points d'intérêt d'un prêt de 1 million

[1] JO C 266 du 13. 9. 1996, p. 10.

[2] Cours au 11 mai 1998: 1 écu = 167,182 ESP.

d'ESP à quatre ans). Compte tenu de cette limite, on peut aussi calculer que le niveau maximal de la subvention correspond à environ 6,5 % (9,3 % de 70 %) du prix total du véhicule hors TVA.

La subvention est prévue pour le financement de cinq catégories de véhicules: (A) semi-remorques et camions de plus de 30 tonnes; (B) véhicules industriels de 12 à 30 tonnes; (C) véhicules industriels de 3,5 à 12 tonnes; (D) modèles dérivés de la voiture particulière, fourgonnettes commerciales et véhicules industriels jusqu'à 3,5 tonnes et (E) autobus et autocars. 60 % des véhicules subventionnés appartiennent aux catégories B, C et D, alors que 30 % et 10 % correspondent, respectivement, aux véhicules des types A et E.

D'après ce qui était initialement prévu, le régime devait être applicable du mois d'août 1994 à la fin de décembre 1995, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 1996 parce qu'à la fin de l'année 1995, 33 % seulement de la ligne de crédit avaient été engagés. Toutefois, par lettre du 26 février 1997, l'Espagne a notifié formellement à la Commission un nouveau Plan Renove applicable pendant toute l'année 1997.

Une condition essentielle pour l'obtention de la subvention est de retirer définitivement du marché un véhicule de capacité environ équivalente, immatriculé depuis plus de dix ans (sept ans pour les tracteurs routiers). L' attestation de ce retrait est délivrée par la *Dirección General de Tráfico* (direction générale de la circulation), ce qui suppose que le véhicule retiré était immatriculé en Espagne. Les correspondances entre le véhicule acheté et le véhicule retiré sont présentées dans le tableau suivant:

Type de véhicule acheté	Type de véhicule à retirer du marché
A: Semi-remorques et camions de plus de 30 tonnes	A ou B
B: Véhicules industriels entre 12 et 30 tonnes	A, B ou C
C: Véhicules industriels entre 3,5 et 12 tonnes	A, B, C ou D
D: Modèles dérivés des véhicules de tourisme, fourgonnettes commerciales et véhicules industriels jusqu'à 3,5 tonnes	A, B, C ou D
E: Autobus et autocars	E

II

L'accès au marché international des transports routiers de marchandises a été ouvert à la concurrence communautaire à partir de 1969, date d'entrée en vigueur du règlement (CEE) nº 1018/68 du Conseil, du 19 juillet 1968, relatif à la constitution d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route effectués entre États membres ([3]), bien qu'il existait déjà des accords bilatéraux entre les États membres. L'accès au transport international a été soumis à des contingents communautaires jusqu'à l'adoption par le Conseil du règlement (CEE) nº 881/92 du Conseil, du 26 mars 1992, concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres ([4]), modifié par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède. Par conséquent, le marché est totalement ouvert à la concurrence depuis le 1er janvier 1993, date à laquelle le règlement (CEE) nº 881/92 a aboli toutes les restrictions quantitatives au transport international par route.

Le cabotage dans le cadre des transports routiers de marchandises a été ouvert à la concurrence communautaire le 1er juillet 1990, date d'entrée en vigueur du règlement (CEE) nº 4059/89 du Conseil, du 21 décembre 1989, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre ([5]), règlement qui introduisait des contingents pour le cabotage.

Ce règlement à été remplacé par le règlement (CEE) nº 3118/93 du Conseil, du 25 octobre 1993, fixant les conditions de l'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre ([6]), modifié par le règlement (CE) nº 3315/94 ([7]), actuellement en vigueur, qui fixe au 1er juillet 1998 la libéralisation complète de ce cabotage et établit une période transitoire avec une augmentation annuelle de 30 % sur un nombre initial de 30 000 autorisations communautaires à partir du 1er janvier 1995.

L'accès au marché international des transports de voyageurs a été libéralisé par le règlement (CEE) nº 684/92 du Conseil, du 16 mars 1992, établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus ([8]), modifié par le règlement (CE) nº 11/98 ([9]). Ce règlement, qui est entré en vigueur le 1er juin 1992, fixe les conditions d'accès au marché pour chaque type de service de transport de voyageurs. Le règlement (CEE) nº 2454/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, fixant les conditions d'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre ([10]), modifié par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, introduit des droits de cabotage. Conformément à ce règlement, le cabotage dans les transports routiers de voyageurs est libéralisé, sauf les services réguliers, à partir du 30 août 1992.

([3]) JO L 175 du 23. 7. 1968, p. 13.
([4]) JO L 95 du 9. 4. 1992, p. 1.
([5]) JO L 390 du 30. 12. 1989, p. 3.
([6]) JO L 279 du 12. 11. 1993, p. 1.
([7]) JO L 350 du 31. 12. 1994, p. 9.
([8]) JO L 74 du 20. 3. 1992, p. 1.
([9]) JO L 4 du 8. 1. 1998, p. 1.
([10]) JO L 251 du 29. 8. 1992, p. 1.

III

Par lettre du 26 juin 1996, la Commission a communiqué à l'Espagne sa décision d'entamer la procédure de l'article 93, paragraphe 2, du traité, l'invitant à se prononcer sur cette décision et en informant les autres États membres et parties intéressées par la publication de la lettre au *Journal officiel des Communautés européennes* ([11]). Dans cette décision, la Commission déclarait qu'elle considérait l'aide illégale et exprimait des doutes quant à la conformité de cette aide avec les dispositions du traité.

Dès l'ouverture de la procédure, l'Espagne a présenté ses observations par lettre du 26 juillet 1996, enregistrée à la Commission le 1er août 1996. Après une demande d'information complémentaire envoyée le 19 décembre 1996, l'Espagne a fourni certaines précisions au cours d'une réunion bilatérale qui s'est tenue le 14 janvier 1997, et par lettre du 12 février 1997. La publication au Journal officiel n'a pas suscité de réaction de la part de tiers intéressés.

En ce qui concerne les bénéficiaires de l'aide, l'Espagne a signalé dans sa lettre du 12 février 1997 qu'une grande partie correspondait à la catégorie des «entités publiques territoriales et entités de prestation de services publics locaux». Il s'agit d'entreprises qui fournissent des services publics, tels que le transport urbain de passagers, les services de pompiers et le ramassage des ordures, sous contrat de concession. Il s'agit entre autres des entreprises de transport local de passagers «Transports de Barcelona», «Empresa Municipal de Transportes de Gijón», «Tranvías de Cádiz S.A.» et «Empresa Municipal de Transportes de Madrid».

Pour ce qui est du reste des bénéficiaires, il s'agit de personnes physiques ou de PME correspondant aux définitions données dans les directives communautaires relatives aux aides d'État en faveur des petites et moyennes entreprises ([12]) et dans la recommandation de la Commission du 3 avril 1996 concernant la définition des petites et moyennes entreprises ([13]) qui effectuent des opérations de transport pour le compte de tiers et pour compte propre. La plupart de ces très petites entreprises ne disposent que d'un seul camion ou autobus et transportent des passagers ou des marchandises par route. La lettre du 12 février donnait ces précisions. Cependant, vu la difficulté d'obtenir des données détaillées sur les 12 591 bénéficiaires des aides octroyées dans le cadre du Plan Renove, puisque ces aides n'ont pas fait l'objet d'un traitement informatisé, l'Espagne a obtenu ces informations par l'analyse d'un échantillon se référant à 46 % des véhicules du type A et à 67,1 % du type E qui, par leur taille, sont les plus susceptibles de participer au commerce intracommunautaire. Sur cette base, l'Espagne a indiqué que 80,8 % des bénéficiaires de l'aide étaient des entreprises artisanales, de très faible dimension, ne disposant que d'une seule licence de transport routier, alors que 16,2 % étaient des entreprises ayant entre deux et cinq licences, 2,4 % ayant entre six et vingt licences; 0,1 % seulement des entreprises bénéficiaires étaient assez grandes pour avoir plus de vingt licences.

L'Espagne a, par ailleurs, fait valoir dans ses observations à l'occasion de l'ouverture de la procédure, que le retard dans l'examen du régime et le temps écoulé entre les demandes d'information de la Commission étaient des éléments suffisants pour fonder raisonnablement sa conviction de l'inexistence d'aides ou de la compatibilité de celles-ci avec le traité. À cet égard, elle a invoqué la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes et, en particulier, l'arrêt rendu le 20 mars 1984 dans l'affaire C-84/82 (Allemagne/Commission) ([14]) et l'arrêt rendu le 21 mars 1991 dans l'affaire C-303/88 (Italie/Commission) ([15]).

Lors de la réunion du 14 janvier 1997, l'Espagne a informé la Commission de l'état d'application du régime à la fin de 1996: 12 591 opérations réalisées, 14 295 véhicules subventionnés et 7 976 millions d'ESP octroyés (47,7 millions d'écus).

L'Espagne soutient dans sa lettre du 12 février 1997 que, en ce qui concerne les subventions des véhicules des catégories B, C et D, il n'existe qu'un risque mineur de distorsion de la concurrence. En effet, ces types de véhicules sont normalement utilisés pour réaliser des activités qui ne sont pas ouvertes à la concurrence internationale de sorte que les échanges intracommunautaires ne sauraient être affectés de manière appréciable.

Pour ce qui est des semi-remorques et des camions de plus de 30 tonnes (A) et des autobus et autocars (E), l'Espagne a souligné dans la lettre susmentionnée, qu'il s'agissait de véhicules affectés à des activités de transport routier ouvertes à la concurrence. En 1995 n'ont été subventionnés que 4 288 véhicules de la catégorie A sur les 167 353 licences octroyées cette même année pour ces véhicules, et 1 459 autobus et autocars sur un total de 28 012 licences.

Dans sa lettre du 26 juillet 1996, l'Espagne soulignait que la mise en œuvre du «Plan Renove» n'avait pas entraîné une augmentation de capacité dans ce secteur, car il était impossible qu'un véhicule retiré soit remis sur le marché et qu'il y avait une correspondance presque exacte entre les véhicules retirés et les véhicules neufs. Comme l'ont confirmé les autorités espagnoles lors de la réunion du 14 janvier 1997, aucune aide n'est octroyée tant que n'a pas été produit un document certifiant que le véhicule a été retiré définitivement de la circulation. Ce fait est repris expressément sur la carte grise, de sorte qu'il est absolument exclu que le véhicule puisse être remis en circulation. Ces véhicules retirés sont donc mis à la casse. Toutefois, en ce qui concerne l'équivalence de la capacité des

([11]) Voir note 1 de bas de page.
([12]) JO C 213 du 19. 8. 1992, p. 2 et JO C 213 du 23. 7. 1996, p. 4.
([13]) JO L 107 du 30. 4. 1996, p. 4.
([14]) Recueil 1984, p. 1451.
([15]) Recueil 1991, p. I-1433.

véhicules retirés et des véhicules qui les remplacent, les autorités espagnoles reconnaissaient, dans leur lettre du 26 juillet 1996, que la capacité n'était pas équivalente dans 15,7 % des cas: dans 3,4 % des cas, le véhicule de remplacement était de catégorie inférieure et dans 12,3 % des cas (c'est-à-dire 1 758 véhicules sur les 14 295 qui avaient été subventionnés), le véhicule neuf était de catégorie supérieure.

Lors de l'ouverture de la procédure prévue à l'article 93, la Commission alerta l'Espagne sur le risque de discrimination qui découlait du fait que, pour avoir droit à l'aide en question, le retrait de la circulation devait être attesté par un document délivré par la direction générale de la circulation, dans lequel elle certifiait que le véhicule concerné avait été mis hors service, ce qui supposait que le véhicule retiré était immatriculé en Espagne.

L'Espagne a néanmoins fait valoir, dans sa lettre du 26 juillet 1996, qu'il n'était pas exigé que le véhicule retiré de la circulation soit propriété du bénéficiaire de l'aide, ce qui permettait aux transporteurs non établis en Espagne de bénéficier de la subvention; pour ce faire, ces derniers concluaient avec un transporteur établi en Espagne un accord, selon lequel celui-ci procédait au retrait de son ancien véhicule pour permettre l'octroi de la subvention au transporteur étranger. Ainsi, même si le véhicule devait être immatriculé en Espagne, un transporteur non établi en Espagne pouvait bénéficier de l'aide d'une manière indirecte.

Par ailleurs, d'après l'Espagne, le bénéficiaire n'est pas tenu d'acheter le nouveau véhicule en Espagne, la seule obligation étant que l'achat ne peut être financé que par l'une des entités associées au Plan Renove. Une telle condition n'est pas de nature à entraîner des problèmes de discrimination, étant donné que le nombre d'entités collaboratrices (non seulement des banques mais aussi des compagnies financières internationales réputées telles que Scania ou Iveco) est très élevé et qu'elles sont implantées dans tous les pays d'Europe et pas seulement en Espagne.

L'Espagne a cependant souligné que les transporteurs étrangers n'avaient jamais recouru à cette possibilité, probablement parce que les avantages du Plan Renove Industrial ne constituaient pas une incitation suffisante par rapport à celles existant dans d'autres États membres, dans lesquels les taux d'intérêt sont en général beaucoup plus faibles qu'en Espagne.

Lors de l'ouverture de la procédure de l'article 93, la Commission a souligné le fait que, vu la marge d'appréciation de l'ICO, le Plan Renove était peu transparent et pouvait donner lieu à des discriminations. Dans sa lettre du 26 juillet 1996 et à l'occasion de la réunion du 14 janvier 1997, l'Espagne a expliqué que la possibilité d'autoriser exceptionnellement des prêts ne remplissant pas les conditions exigées n'avait jamais été utilisée; l'objet de cette dérogation était de permettre de bénéficier du Plan aux entreprises remplissant toutes les conditions pour être considérées comme PME mais qui, pour des motifs exceptionnels, s'écartaient de manière minime des conditions exigées pour l'octroi de l'aide au cours d'un exercice.

Par ailleurs, l'Espagne a affirmé que l'ICO ne jouissait d'aucune marge d'appréciation quant à la valeur maximale de la subvention autorisée, étant donné que ce montant avait été préalablement fixé par la convention à 93 196 ESP (557 écus), que le taux d'intérêt effectivement appliqué aux prêts était le taux en vigueur sur le marché interbancaire de Madrid (MIBOR) et qu'il s'agissait par conséquent d'un taux d'intérêt commercial objectif.

L'Espagne a, à plusieurs reprises, fait valoir que le montant de la subvention en cause était inférieur au chiffre *de minimis* prévu par les directives communautaires relatives aux aides d'État en faveur des PME citées plus haut et par la communication de la Commission relative aux aides *de minimis* ([16]) et que la subvention ne constituait, dès lors, pas une aide au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité.

Par ailleurs, l'Espagne a avancé l'argument selon lequel la majorité des candidats potentiels aux subventions n'exerçaient des activités de transport que pour compte propre et n' effectuaient pas de transports à titre d'activité principale, si bien que les directives communautaires relatives aux aides d'État en faveur des petites et moyennes entreprises et la règle *de minimis* devraient être applicables aux acquisitions réalisées par ces entreprises, qui ne sont pas des entreprises de transport.

Lors de l'ouverture de la procédure de l'article 93, la Commission a signalé la possibilité d'un cumul des aides octroyées dans le cadre du Plan Renove avec celles qui étaient autorisées par les décisions de la Commission du 6 avril 1993 ([17]) et du 7 février 1997 ([18]), y compris la possibilité d'octroyer des aides pour l'achat de matériel roulant ou de véhicules destinés à des entreprises dans le cadre d'une restructuration ou d'une fusion, et celle de garantir des prêts pour le remplacement de véhicules.

Dans leur lettre du 12 février 1997, les autorités espagnoles affirmaient que ce cumul ne s'était pas produit dans le cas des aides de fusion et de restructuration accordées en vertu de l'article 21 point b) de l'arrêté ministériel du 26 avril 1993. En effet, cet arrêté ne porte pas sur l'acquisition de véhicules neufs, mais sur celle de matériel de transport par des entreprises détenant des licences limitées dans le cadre de procédures de fusion et de consolidation.

L'article 28 de cet arrêté prévoit des garanties pour les opérations de prêt, de location financière ou de crédit commercial, y compris les prêts pour le remplacement de véhicules de plus de huit ans. Les autorités espagnoles indiquaient que, bien qu'un budget de 9 055 millions d'ESP (54,2 millions d'écus) ait été prévu pour ce plan d'aide, 149 millions d'ESP (891 000 écus) seulement

([16]) JO C 68 du 6. 3. 1996, p. 9.
([17]) JO C 128 du 8. 5. 1993, p. 6.
([18]) JO C 70 du 8. 3. 1996, p. 6.

avaient été affectés à des prêts pour le remplacement de véhicules. Ces garanties de prêt ont été accordées sous la forme d'une contribution temporaire d'un maximum de 9 % du montant du crédit aux sociétés de caution mutuelle, ce qui permettait aux entreprises intéressées d'obtenir des prêts dans des conditions plus favorables.

La Commission a demandé aux autorités espagnoles, d'abord par télécopie et ensuite par lettre du 19 novembre 1997, de lui fournir davantage d'informations sur les entreprises n'ayant pas comme activité principale la prestation de services de transport et qui n'opèrent que sur des marchés locaux et n'ont de ce fait pas d'influence sur le commerce intracommunautaire. Les autorités espagnoles ont répondu par lettres du 27 novembre 1997 et du 20 février 1998, enregistrées au secrétariat général de la Commission les 3 décembre 1997 et 23 février 1998 respectivement. La Commission déduit des informations fournies que, en ce qui concerne les acheteurs de véhicules de la catégorie D, certains bénéficiaires, identifiables par les autorités espagnoles, opèrent sur la base de licences limitées.

IV

L'article 92 du traité déclare incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen des ressources d'État sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou menacent de fausser la concurrence, en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. Cette notion d'aide requiert donc l'analyse de trois éléments fondamentaux: l'utilisation de ressources d'État, la distorsion de la concurrence et l'affectation des échanges.

Dans le présent cas d'espèce, la Commission considère que les aides à l'achat de véhicules industriels sont octroyées au moyen de ressources de l'État car les subventions proviennent du budget du ministère de l'industrie et de l'énergie espagnol.

L'aide en question prend la forme d'une aide à l'achat de véhicules industriels, ce qui suppose qu'elle profite aux acheteurs, puisqu'ils acquièrent ces véhicules à un prix réduit.

Si on se place dans la perspective des acheteurs de véhicules industriels, on constate que la mesure est prévue en faveur des personnes physiques, PME, entités publiques territoriales ou entités de prestation de services locaux, dont les subventions réduisent les coûts d'exploitation normaux, alors que leurs concurrents doivent, quant à eux, supporter ces coûts. La Commission estime que l'aide renforce la position financière et les possibilités d'action des entreprises bénéficiaires et les favorise par rapport à leurs concurrents.

La Commission considère que, dans les cas où les bénéficiaires sont des entités publiques ou privées fournissant des services publics locaux ou régionaux qui ne sont pas ouverts à la concurrence de transporteurs d'autres États membres en vertu du droit communautaire ([19]), les échanges entre les États membres ne sont pas affectés au sens visé à l'article 92, paragraphe 1, du traité. L'aide est accordée dans le contexte de la prestation d'un service public au moyen d'un contrat de concession sur un marché réglementé. En l'absence de libéralisation, il n'y a pas concurrence avec des transporteurs d'autres États membres et donc pas non plus avec des services internationaux de transports.

Par conséquent, la Commission considère que les mesures prévues dans le Plan Renove en faveur d'entités publiques locales ou régionales ou en faveur d'entreprises locales fournissant des services publics locaux selon un régime de concession ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité, puisque les services fournis par ces entités et entreprises n'affectent pas les échanges entre les États membres.

Dans les cas où l'aide accordée bénéficie à des personnes physiques ou à des PME de secteurs autres que celui des transports et à une échelle uniquement locale ou régionale et lorsque seule est subventionnée l'acquisition de petits véhicules industriels (catégorie D) utilisés habituellement pour des trajets très courts aux alentours de l'entreprise, on peut aussi considérer que l'aide n'affecte pas les échanges entre États membres et que ce type d'activité n'influe pas sur d'autres marchés que sur les marchés locaux des entreprises concernées. De plus, l'incidence de ces services pour compte propre sur le marché des transports est insignifiante, car l'option de confier à une entreprise de transport la prestation du service en question sur la base d'un contrat est économiquement indéfendable. La Commission est donc d'avis que l'aide prévue ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité.

Toutefois, les autres bénéficiaires, dont les transports sont l'activité principale ou une activité secondaire, se trouvent, quant à eux, en concurrence avec les entreprises de transport d'Espagne ou d'autres États membres qui ne peuvent accéder aux aides du Plan Renove, puisque la libéralisation des transports routiers en 1990 a ouvert la concurrence avec les entreprises des autres États membres, que ce soit dans le transport international ou dans le cabotage.

([19]) Article 3 du règlement (CEE) nº 2454/92 du Conseil du 23 juillet 1992 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre (JO L 251 du 29. 8. 1992, p. 1); règlement (CEE) nº 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 156 du 28. 6. 1969, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) nº 1893/91 (JO L 169 du 29. 6. 1991, p. 1).

La Commission estime que, même si d'un point de vue formel aucun obstacle juridique n'empêche les transporteurs non établis en Espagne de bénéficier, bien qu'indirectement, des subventions disponibles en vertu du Plan Renove, dans la pratique, le système discrimine d'une certaine façon les transporteurs non établis en Espagne, puisque ces derniers doivent retirer de la circulation un véhicule immatriculé en Espagne et peuvent donc être obligés d'acquérir des droits de mise à la casse auprès d'opérateurs espagnols qui, quant à eux, peuvent bénéficier directement des subventions sans devoir recourir à des intermédiaires.

Il apparaît, dès lors, raisonnable de conclure que l'octroi d'aides pour l'acquisition de véhicules industriels en vertu du Plan Renove conduit aussi à une distorsion de la concurrence entre transporteurs établis en Espagne et transporteurs opérant en Espagne mais établis dans d'autres États membres. Surtout, les aides octroyées faussent ou compromettent la concurrence, parce que leurs bénéficiaires se trouvent dans une position privilégiée par rapport aux concurrents qui ne peuvent bénéficier du Plan Renove.

La Commission estime raisonnable d'admettre que la gestion des prêts par l'ICO ne suppose aucune discrimination potentielle entre les bénéficiaires des aides.

Lorsqu'une aide renforce la position des entreprises d'un secteur particulier participant aux échanges intracommunautaires, ceux-ci doivent être considérés comme affectés au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité. Étant donné que l'aide prévue par le Plan Renove Industrial renforce la position financière et les possibilités d'action des entreprises bénéficiaires par rapport à leurs concurrents, et que cet effet se produit dans le cadre des échanges intracommunautaires, la Commission considère que ces échanges peuvent être affectés par l' octroi de ces aides.

V

La Commission considère par conséquent que les aides octroyées aux PME dans le cadre du Plan Renove constituent des aides au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité, selon lequel les aides présentant les caractéristiques visées dans ledit paragraphe sont, en principe, incompatibles avec le marché commun. L'article 77 et l'article 92, paragraphes 2 et 3, du traité énoncent les aides qui sont ou qui peuvent être compatibles avec le marché commun.

L'article 77 du traité, conçu spécialement pour tenir compte des besoins du secteur des transports, prévoit des dérogations pour les aides d'État répondant aux besoins de la coordination des transports ou correspondant à la compensation de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public. Conformément à cet article, le règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides octroyées dans le secteur des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable [20], modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 543/97 [21], autorise les aides octroyées pour la coordination des transports. Néanmoins, la Commission considère que le régime d'aide espagnol ne peut se fonder sur aucune des dérogations prévues dans ce règlement étant donné qu'il ne constitue pas une mesure nécessaire à la coordination des transports.

La notion d'aide répondant au besoin de coordination des transports suppose une intervention du gouvernement dans le secteur des transports. Or, plus un secteur est libéralisé, moins les États membres ont besoin d'en coordonner les activités. Ainsi, sur un marché des transports libéralisé, la coordination peut être assurée par le marché lui-même, dans les limites fixées par les États membres dans le respect du droit communautaire, conformément à ce qui est prévu à l'article 75 du traité. En conclusion, les dérogations spécifiques au secteur des transports ne s'appliquent pas en l'espèce.

En l'occurrence, les dérogations prévues à l'article 92, paragraphe 2, du traité, ne s'appliquent pas parce que le régime d'aide ne poursuit pas les objectifs qui y sont fixés. Conformément à cet article, l'aide est compatible avec le marché commun s'il s'agit d'une aide à caractère social octroyée au consommateur individuel, d'une aide destinée à remédier aux dommages causés par des calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires ou d'une aide octroyée à l'économie de certaines régions de la République fédérale d'Allemagne affectées par la division de l'Allemagne.

Conformément à l'article 92, paragraphe 3, du traité, certaines aides peuvent également être considérées comme compatibles avec le marché commun. Dans le but de garantir le bon fonctionnement du marché commun et compte tenu des principes énoncés dans le traité en matière de concurrence, les dérogations prévues dans cet article doivent être interprétées de manière stricte lors de l'examen des mesures d'aides.

Peuvent bénéficier d'une dérogation au titre de l'article 92, paragraphe 3, point a), les aides destinées à favoriser le développement économique de régions ayant des difficultés économiques ou ayant un besoin particulier d'aides. Cette dérogation ne peut être applicable à des régimes d'aides n'ayant pas une dimension régionale — c'est-à-dire couvrant l'ensemble du territoire d'un État membre — et qui ne poursuivent pas un objectif sectoriel clair. Or, la Commission a considéré généralement que les aides destinées à l'acquisition de véhicules dans le contexte de la politique commune de transports ne se justifiaient pas dans une perspective régionale, étant donné la mobilité de l'objet de la subvention. Il en va de même de la dérogation prévue à l'article 92, paragraphe 3, point c), du traité en ce qui concerne le développement régional.

[20] JO L 130 du 15. 6. 1970, p. 1.
[21] JO L 84 du 26. 3. 1997, p. 6.

Pour ce qui est des dérogations prévues à l'article 92, paragraphe 3, points b) et d), il faut constater que l'aide en question n'a pas pour objectif de promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun ou de remédier à une perturbation grave de l'économie espagnole et qu'elle ne présente aucune des caractéristiques de ce type de projet. Elle ne vise pas non plus à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine et ne répond à aucune des conditions justifiant d'autres dérogations en vertu de la législation du Conseil.

L'article 92, paragraphe 3, point c), prévoit aussi une dérogation pour les aides octroyées en vue de faciliter le développement de certaines activités économiques, quand ces aides n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. La pratique juridique exige notamment que l'aide soit limitée aux cas dans lesquels elle est nécessaire pour atteindre des objectifs que les forces du marché ne suffisent pas à atteindre [arrêt de la Cour de justice du 17 septembre 1980 dans l'affaire C-730/79, Philip Morris/Commission ([22]). En conclusion, la Commission estime que les mesures d'aides d'État notifiées en l'espèce devraient être évaluées en fonction des dispositions de l'article 92, paragraphe 3, point c), du traité.

La Commission a approuvé certaines conditions spécifiques pour l'octroi d'aides qui ne sont pas considérées comme incompatibles avec l'article 92 du traité en arrêtant la règle dite *de minimis.* Comme elle l'a déjà signalé lors de l'ouverture de la procédure de l'article 93, la Commission considère que certaines sommes fournies par les États membres ne sont, en vertu de ces règles et compte tenu de leur faible niveau, pas considérées comme mettant en danger ou risquant de perturber de manière sensible la concurrence et les échanges commerciaux entre États membres. Toutefois, la règle *de minimis* exclut expressément le secteur des transports de son champ d'application en raison du fait que, dans ce secteur, caractérisé par un nombre élevé de petites entreprises, des sommes relativement faibles peuvent avoir des répercussions sur la concurrence et les échanges commerciaux entre États membres.

La Commission rejette également les arguments avancés dans le contexte de l'application des directives communautaires sur les aides d'État aux PME et de l'applicabilité de la règle *de minimis* aux entreprises qui effectuent des opérations de transport pour le compte de tiers propre. Le secteur des transports englobe aussi bien des activités de transport pour le compte de tiers, deux types d'activité qui sont considérés comme interchangeables. Au plan macroéconomique comme au plan de l'entreprise, il est des circonstances dans lesquelles le recours à des prestations extérieures de services de transport permet une affectation optimale des ressources et constitue un facteur de souplesse dans l'organisation des transports.

([22]) Recueil 1980, p. 2671.

La Commission admet l'argument selon lequel une incitation financière peut contribuer à éliminer du marché des véhicules industriels techniquement peu performants en matière de sécurité ou de protection de l'environnement. Toutefois, l'État membre concerné doit démontrer l'incidence positive des mesures proposées.

Pour être compatible avec le marché commun, l'aide fournie pour l'acquisition de véhicules doit, en particulier, être structurée de manière à ce que les coûts pouvant bénéficier d'une subvention soient strictement limités, conformément aux directives communautaires relatives aux aides d'État et destinées à la protection de l'environnement ([23]), aux dépenses extraordinaires engendrées par les investissements nécessaires pour atteindre des objectifs écologiques par l'application de normes plus strictes que celles qu'exige la loi. On peut suivre la même approche en ce qui concerne les normes de sécurité. En tout état de cause, aucune mesure justifiée en vertu de l'une de ces directives ne peut s'opposer à d'autres normes juridiques communautaires ou aux articles du traité.

Dans ces directives, la Commission ne considère pas les aides octroyées pour assurer le respect de normes techniques obligatoires en vigueur comme pouvant faire l'objet de subventions, à l'exception de certains investissements destinés à des immobilisations. Ces aides faussent considérablement la concurrence étant donné qu'elles permettent de subventionner des investissements qui sont nécessaires pour des raisons économiques et qui, par conséquent, sont inévitables. On ne peut considérer que les aides destinées à compenser ces investissements servent l'intérêt commun européen.

Premièrement, il convient de noter que l'Espagne n'a fourni à la Commission, à aucun moment, de preuves de l'incidence positive de la mesure ou de la nécessité d'une incitation à dépasser les normes techniques obligatoires en vigueur.

Deuxièmement, dans un marché caractérisé par un excès de capacité comme c'est le cas du secteur des transports routiers, une aide à l'acquisition de tonnages et notamment d'un tonnage supplémentaire — il n'y a pas équivalence exacte entre la dimension des nouveaux véhicules et des véhicules retirés — est considérée, en principe, comme contraire à l'intérêt de la Communauté. Il a été confirmé à la Commission que l'octroi des aides en vertu du Plan Renove a entraîné une certaine augmentation de la capacité en dépit du système de contrôle préalable, dont la Commission admet qu'il offre une garantie suffisante pour que les véhicules remplacés soient retirés définitivement de la circulation. Dans sa pratique générale en matière d'aides, la Commission autorise les aides à des investissements nouveaux qui sans aides ne pourraient être réalisés, mais non pas à des investissements destinés uniquement à un remplacement ([24]).

([23]) JO C 72 du 10. 3. 1994, p. 3.
([24]) Paragraphe 18 de la communication de la Commission de 1975 [COM(75) 77 final du 26 février 1975].

En outre, dans le régime d'aides du Plan Renove, la base de calcul de la subvention est le prix d'un véhicule neuf; aucun facteur écologique n'est pris en considération. La subvention est proportionnelle au prix des véhicules et non à leurs performances en termes d'environnement ou de sécurité.

Dans sa décision 98/182/CE ([25]), la Commission affirme qu'une mesure de cette nature, prévue dans un régime destiné à améliorer la position concurrentielle d'entreprises commerciales de transports de marchandises par route, peut fausser la concurrence, puisque son objectif est de réduire les coûts d'exploitation normaux d'une entreprise, coûts qui doivent être supportés entièrement par les concurrents de cette dernière.

La Commission considère par conséquent qu'en l'espèce la dérogation prévue à l'article 92, paragraphe 3, point c), du traité ne s'applique pas. D'ailleurs, les autorités espagnoles n'ont ni recouru à cet argument, ni démontré que les aides en question pouvaient se justifier par l'une des dérogations précitées prévues par le traité, par le règlement (CEE) n° 1107/70 ou tout autre règlement du Conseil.

De plus, la Commission considère qu'il y a eu risque réel de cumul des aides accordées dans le cadre du Plan Renove et des aides octroyées en vertu des mesures de garantie autorisées par la Commission en 1993 et 1996, ce qui peut avoir donné lieu à des aides supérieures aux niveaux prévus dans le Plan Renove.

Vu ce qui précède, la Commission est d'avis que, conformément aux dispositions de l'article 92 du traité, l'aide en faveur de l'acquisition de véhicules industriels accordée par le Plan Renove à certaines personnes physiques et certaines PME n'est pas compatible avec le marché commun.

VI

Conformément à l'article 93, paragraphe 3, du traité, l'aide aurait dû être notifiée à la Commission en temps utile pour qu'elle puisse présenter ses observations. L'Espagne ayant mis en œuvre le régime d'aide sans avoir rempli cette obligation de notification, la Commission considère que le régime est illégal au regard du droit communautaire.

La Commission ne considère pas valable l'argument selon lequel l'aide est devenue légale en raison du laps de temps écoulé depuis la mise en vigueur du régime. Les autorités espagnoles ont manqué à leur obligation, conformément à l'article 93, paragraphe 3, du traité, de notifier leur projet d'octroi d'aide et d'attendre la décision d'autorisation de la Commission. La Commission leur rappelle que, en vertu de cet article, l'État membre ne peut mettre en vigueur les mesures projetées avant que la procédure n'ait abouti à une décision finale et que le non-respect de cette disposition constitue une infraction au droit communautaire pouvant donner lieu à récupération de l'aide avec intérêts.

L'ouverture de la procédure visée à l'article 93 a été notifiée à l'Espagne par lettre du 26 juin 1996. La Commission a attiré l'attention du gouvernement espagnol sur sa communication aux États membres ([26]), dans laquelle elle rappelait que toute aide octroyée illégalement pouvait donner lieu à une décision ordonnant à l'État membre de la récupérer. Dans sa lettre de réponse à l'ouverture de la procédure, l'Espagne a fait valoir que, vu la faible intensité des aides accordées, une décision exigeant leur remboursement serait contraire au principe de proportionnalité.

La Commission considère néanmoins qu'en l'espèce la récupération est nécessaire en vue de rétablir les conditions de concurrence équitables existant avant l'octroi de l'aide,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les aides octroyées aux entités publiques territoriales et aux entités de prestation de services publics locaux dans le cadre du Plan Renove Industrial, sous forme de bonification d'intérêts pour l'achat de véhicules industriels entre août 1994 et décembre 1996, conformément à la convention de collaboration entre le ministère de l'industrie et de l'énergie et l'Instituto de Crédito oficial du 27 septembre 1994, ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité.

Article 2

Les aides octroyées à des personnes physiques ou à des PME qui se consacrent à des activités autres que des activités de transport à l'échelle exclusivement locale ou régionale, en vue de l'acquisition de véhicules industriels de la catégorie D, ne constituent pas des aides d'État aux fins de l'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité.

Article 3

Toutes les autres aides octroyées à des personnes physiques et à des PME constituent des aides d'État en vertu de l'article 92, paragraphe 1, du traité et sont illégales et incompatibles avec le marché commun.

([25]) JO L 66 du 6. 3. 1998, p. 18.

([26]) JO C 156 du 22. 6. 1995, p. 5.

Article 4

L'Espagne supprime et récupère les aides visées à l'article 3. Ces aides sont remboursées selon les règles de droit interne et majorées du montant des intérêts, lesquels sont calculés en appliquant les taux de référence utilisés pour l'évaluation des régimes d'aides régionaux. Les intérêts courent à partir du jour où l'aide a été versée jusqu'à la date de remboursement effectif.

Article 5

L'Espagne informe la Commission dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision des mesures prises pour s'y conformer.

Article 6

Le Royaume d'Espagne est le destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 1er juillet 1998.

Par la Commission
Neil KINNOCK
Membre de la Commission