II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 1. Juli 1998

bezüglich der von Spanien beim Erwerb von Nutzfahrzeugen gewährten Beihilfen „Plan Renove Industrial" (August 1994-Dezember 1996)

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 2048)

(Nur der spanische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(98/693/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 Unterabsatz 1,

nachdem sie den Beteiligten gemäß dem genannten Artikel [1] eine Frist zur Äußerung eingeräumt hat,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I

Mit Schreiben vom 9. Februar 1995 und einem späteren Mahnschreiben vom 4. April 1995 hat die Kommission um Auskünfte zu einer Regelung gebeten, von der sie über die Presse Kenntnis erlangt hatte. Es handelt sich dabei um eine Beihilferegelung für den Erwerb von Nutzfahrzeugen, die im Rahmen des Plan Renove Industrial zugunsten von natürlichen Personen, KMU, Gebietskörperschaften und kommunalen öffentlichen Dienstleistungsunternehmen eingeführt wurde und in der Gewährung von Darlehen für den Erwerb von Nutzfahrzeugen mit dem Ziel der Modernisierung des spanischen Nutzfahrzeugbestands besteht. Das Antwortschreiben Spaniens vom 6. März 1995 ist erst am 7. April 1995 bei der Generaldirektion Verkehr eingegangen. Am 26. Juli 1995 hat Spanien auf ein neues Mahnschreiben mit Datum vom 6. Juli 1995 geantwortet. Schließlich hat die Kommission am 20. Februar 1996 um ergänzende Auskünfte gebeten, die mit Schreiben vom 14. März 1996 am 18. März 1996 bei ihr eingegangen sind.

Die Regelung besteht in einer Vereinbarung zwischen dem spanischen Offiziellen Kreditinstitut (Instituto de Crédito Oficial, ICO) und dem Ministerium für Industrie und Energie, die am 27. September 1994 abgeschlossen wurde und in der das ICO beauftragt wird, mit den Kreditinstituten Vermittlungsverträge abzuschließen, damit diese die Regelung mit späterer Vergütung durch das ICO anwenden.

Die Beihilfe besteht in einem Zuschuß in Höhe von bis zu fünf Prozentpunkten der Zinsen für die Darlehen, die zum Kauf von Nutzfahrzeugen oder zu deren Leasing mit späterer Kaufabsicht aufgenommen werden. Diese Darlehen werden für eine Laufzeit von vier Jahren ohne zinsfreie Zeit für maximal 70 % des Gesamtwerts des Neufahrzeugs (ausschließlich MwSt.) gewährt, wobei die Sicherheiten zwischen dem Darlehensnehmer und dem Kreditinstitut ausgehandelt werden.

Der finanzielle Umfang der Regelung wurde zunächst mit etwa 9 Mrd. ESP (53,8 Mio. ECU) [2] veranschlagt, da die beim ICO eröffnete Kreditlinie ein Volumen von 100 Mrd. ESP hatte und der Zuschuß maximal 93 196 ESP (557 ECU) je Million Darlehen (5 981 ECU) betrug (Gegenwartswert einer Zinsverbilligung von fünf Prozentpunkten bei einem Darlehen in Höhe von 1 Mio. ESP

[1] ABl. C 266 vom 13. 9. 1996, S. 10.

[2] Wechselkurs vom 11. Mai 1998: 1 ECU = 167,182 ESP.

mit vierjähriger Laufzeit). Auf der Grundlage dieses Höchstwertes kann der maximale Subventionsbetrag mit ungefähr 6,5 % (9,3 % von 70 %) des Fahrzeuggesamtpreises ohne Mehrwertsteuer beziffert werden.

Der Zuschuß ist für den Erwerb von fünf Fahrzeugkategorien vorgesehen: (A) Sattelanhänger und Lastkraftwagen mit mehr als 30 Tonnen Gesamtgewicht, (B) Nutzfahrzeuge zwischen 12 und 30 Tonnen, (C) Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen; (D) PKW-Sondermodelle, Lieferwagen und Nutzfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen, und (E) Busse. Ungefähr 60 % der bezuschußten Fahrzeuge gehören den Kategorien B, C und D an, während auf die Kategorien A und E 30 % bzw. 10 % entfallen.

Ursprünglich galt die Regelung von August 1994 bis Dezember 1995, wurde aber bis Ende 1996 verlängert, da Ende 1995 erst 33 % der vorgesehenen Kreditlinie vergeben worden waren. Mit Schreiben vom 26. Februar 1997 hat Spanien der Kommission jedoch offiziell einen neuen Plan Renove übermittelt, der für das ganze Jahr 1997 gelten sollte.

Eine Grundvoraussetzung für die Gewährung des Zuschusses ist die endgültige Stillegung eines Fahrzeuges mit vergleichbarer Kapazität, dessen Erstzulassung mehr als 10 Jahre (7 Jahre bei Straßenzugmaschinen) zurückliegt. Die Abmeldebescheinigung wird von der spanischen Generaldirektion Verkehr (Dirección General de Tráfico) ausgestellt, was voraussetzt, daß das stillgelegte Fahrzeug in Spanien zugelassen war. Das Verhältnis zwischen dem Neufahrzeug und dem stillgelegten Fahrzeug ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Typ des erworbenen Fahrzeugs	Typ des stillzulegenden Fahrzeugs
A: Sattelanhänger und Lastkraftwagen über 30 t	A oder B
B: Nutzfahrzeuge zwischen 12 und 30 t	A, B oder C
C: Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 und 12 t	A, B, C oder D
D: PKW-Sondermodelle, Lieferwagen und Nutzfahrzeuge bis 3,5 t	A, B, C oder D
E: Busse	E

II

Was den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr angeht, so wurde der Zugang zu diesem Markt ab 1969 für den Wettbewerb in der Gemeinschaft geöffnet, als die Verordnung (EWG) Nr. 1018/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Aufstellung eines Gemeinschaftskontingents für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ([3]) in Kraft trat, wenngleich es bereits vorher bilaterale Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten gegeben hatte. Der Zugang zum grenzüberschreitenden Güterverkehr war bis zum Erlaß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten ([4]), geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, einer gemeinschaftlichen Kontingentierung unterworfen. In der Folge war der Markt ab 1. Januar 1993 völlig für den Wettbewerb geöffnet, da die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 alle mengenmäßigen Beschränkungen des internationalen Güterkraftverkehrs ab diesem Zeitpunkt aufhob.

Die Kabotage im Güterkraftverkehr wurde am 1. Juli 1990 für den innergemeinschaftlichen Wettbewerb geöffnet. An diesem Tag trat die Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind ([5]), in Kraft. Diese Verordnung führte Kontingente für die Kabotage ein.

Diese Verordnung wurde durch die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind ([6]), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 3315/94 ([7]), ersetzt, die zur Zeit gilt und die den 1. Juli 1998 als Termin für die vollständige Liberalisierung der Kabotage festlegt und bestimmt, daß die ursprüngliche Zahl von 30 000 gemeinschaftlichen Genehmigungen in einer Übergangsfrist ab dem 1. Januar 1995 jährlich um 30 % zu erhöhen ist.

Der Zugang zum internationalen Markt zur Beförderung von Reisenden wurde mit der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen ([8]), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 11/98 ([9]), liberalisiert. Diese Verordnung, die am 1. Juni 1992 in Kraft trat, legt die Zugangsbedingungen zum Markt für jegliche Art von Personenbeförderungsunternehmen fest. Die Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind ([10]), geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, führt Kabotagerechte ein. Aufgrund dieser Verordnung wurde die Kabotage im Personenbeförderungsverkehr auf der Straße, außer bei Liniendiensten, ab dem 30. August 1992 liberalisiert.

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

III

Mit Schreiben vom 26. Juni 1996 hat die Kommission Spanien von ihrem Beschluß unterrichtet, das in Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag vorgesehene Verfahren einzuleiten, Spanien aufgefordert, sich zu dem Beschluß über die Einleitung des Verfahrens zu äußern und die übrigen Mitgliedstaaten und andere Interessierte durch die Veröffentlichung des Schreibens im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kenntnis gesetzt ([11]). In der genannten Entscheidung erklärte die Kommission, daß sie die Beihilfe als illegal betrachte und äußerte Zweifel hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Bestimmungen des EG-Vertrages.

Nach Einleitung des Verfahrens hat Spanien mit einem am 1. August 1996 bei der Kommission eingegangenen Schreiben vom 26. Juli 1996 Stellung genommen. Auf ein Ersuchen um zusätzliche Angaben vom 19. Dezember 1996 machte Spanien in einer bilateralen Sitzung am 14. Januar 1997 sowie mit Schreiben vom 12. Februar 1997 genauere Angaben zu bestimmten Sachverhalten. Die Veröffentlichung im Amtsblatt hat keine Reaktionen anderer interessierter Dritter hervorgerufen.

In bezug auf die Begünstigten der Zuschüsse hat Spanien in seinem Schreiben vom 12. Februar 1997 angegeben, daß ein Großteil der Gruppe „Gebietskörperschaften und kommunale öffentliche Dienstleistungsunternehmen" angehört. Es handelt sich dabei um Unternehmen, die öffentliche Dienstleistungen im Rahmen eines Konzessionsvertrags erbringen, z. B. Personennahverkehr, Feuerwehr und Müllabfuhr. Dazu gehören u. a. die Personennahverkehrsunternehmen „Transports de Barcelona", „Empresa Municipal de Transportes de Gijón", „Tranvías de Cádiz S.A." und „Empresa Municipal de Transportes de Madrid".

Bei den übrigen Begünstigten handelt es sich um natürliche Personen oder KMU, die durch die Begriffsbestimmung des Gemeinschaftsrahmens über staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen ([12]) und die Empfehlung der Kommission vom 3. April 1996 über die Begriffsbestimmung von kleinen und mittleren Unternehmen ([13]), die Beförderungen auf fremde und auf eigene Rechnung durchführen, abgedeckt sind. In der Mehrzahl handelt es sich um Handwerksbetriebe mit einem einzigen Lastkraftwagen oder Bus, die Personen oder Güter auf der Straße befördern. Diese Einzelheiten waren im Schreiben vom 12. Februar dargelegt. Da jedoch die Daten der 12 591 im Rahmen des Plan Renove Begünstigten nicht elektronisch erfaßt worden sind, gestaltet sich die genaue Auswertung aller Daten als äußerst schwierig, so daß Spanien die genannten Informationen durch die Analyse einer Auswahl ermittelt hat, bei der 46 % der Fahrzeuge vom Typ A und 67,1 % der Fahrzeuge vom Typ E berücksichtigt sind, bei denen aufgrund ihrer Kapazität eine Beteiligung am innergemeinschaftlichen Handel am wahrscheinlichsten ist. Auf dieser Grundlage hat Spanien angegeben, daß es sich bei 80,8 % der Begünstigten der Beihilfe um sehr kleine Unternehmen mit nur einer einzigen Genehmigung zur Durchführung von Kraftverkehr handelt, und 16,2 % auf Unternehmen mit zwei bis fünf Genehmigungen, 2,4 % auf Unternehmen mit sechs bis zwanzig Genehmigungen und nur 0,1 % auf größere Unternehmen (mehr als 20 Genehmigungen) entfallen.

Außerdem hat Spanien in seinem Antwortschreiben auf die Einleitung des Verfahrens angeführt, daß die Verzögerung bei der Prüfung der Beihilfe und die zwischen den Informationsersuchen vergangene Zeit Anlaß zu der begründeten Überzeugung gegeben haben, daß es sich nicht um Beihilfen handle oder daß diese mit dem Vertrag vereinbar seien. Diesbezüglich hat sich Spanien auf die Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften, insbesondere auf die Urteile vom 20. März 1984 in der Rechtssache C-84/82, Deutschland/Kommission ([14]) und vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-303/88, Italien/Kommission ([15]), berufen.

Auf der Sitzung vom 14. Januar 1997 hat Spanien die Kommission über den Stand der Anwendung der Regelung bis Ende 1996 informiert: 12 591 Beförderungen wurden durchgeführt, 14 295 Fahrzeuge erhielten einen Zuschuß, und es wurden 7 976 Mio. ESP vergeben (47,7 Mio. ECU).

In seinem Schreiben vom 12. Februar 1997 führt Spanien an, daß bei den Zuschüssen für Fahrzeuge vom Typ B, C oder D die Gefahr der Wettbewerbsverzerrung gering ist, da diese Fahrzeugtypen gewöhnlich für Tätigkeiten eingesetzt werden, die dem internationalen Wettbewerb nicht offenstehen, so daß der innergemeinschaftliche Handel nicht merklich beeinträchtigt wird.

In bezug auf die Sattelanhänger und Lastkraftwagen über 30 Tonnen (A) und die Busse (E) hat Spanien in dem vorgenannten Schreiben unterstrichen, daß es sich dabei um Fahrzeuge handelt, die in einem dem Wettbewerb unterliegenden Kraftverkehr eingesetzt werden. Gegenüber 167 353 Zulassungen von Fahrzeugen vom Typ A wurden 1995 lediglich 4 288 Fahrzeuge dieses Typs bezuschußt, bei den Bussen beträgt dieses Verhältnis im gleichen Jahr 28 012 zu 1 459.

In seinem Schreiben vom 26. Juli 1996 hat Spanien betont, daß die Einführung des „Plan Renove" zu keiner Erhöhung der Kapazität in diesem Sektor geführt habe, da ein stillgelegtes Fahrzeug unmöglich wieder auf dem Markt eingesetzt werden könne und es eine fast genaue Übereinstimmung zwischen den stillgelegten und den neuen Fahrzeugen gebe. Wie die spanischen Behörden auf der Sitzung vom 14. Januar 1997 bestätigten, wird solange keine Beihilfe gewährt, bis ein Dokument vorgelegt wird, das die definitive Stillegung des Fahrzeugs bestätigt. Diese Bestätigung besteht aus der Zulassung des Fahrzeuges, so daß das Fahrzeug nicht wieder in Betrieb genommen werden kann. Die stillgelegten Fahrzeuge werden danach verschrottet. Was die Gleichwertigkeit zwischen stillgelegten Fahrzeugen und Ersatzfahrzeugen

([11]) Siehe Fußnote 1.
([12]) ABl. C 213 vom 19. 8. 1992, S. 2 und ABl. C 213 vom 23. 7. 1996, S. 4.
([13]) ABl. L 107 vom 30. 4. 1996, S. 4.
([14]) Slg. 1984, S. 1451.
([15]) Slg. 1991, S. I-1433.

betrifft, erkannten die spanischen Behörden in ihrem Schreiben vom 26. Juli 1996 an, daß es in 15,7 % der Fälle keine Gleichwertigkeit in der Leistung gegeben habe: in 3,4 % der Fälle war das Ersatzfahrzeug niedrigerer Kategorie, während in 12,3 % der Fälle (das heißt, 1 758 der 14 295 Fahrzeuge, die eine Beihilfe erhalten hatten) das Neufahrzeug einer höheren Kategorie zuzurechnen war.

Bei der Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 hat die Kommission vor der Gefahr der Diskriminierung gewarnt, da für die Berechtigung des Bezugs besagter Beihilfe verlangt wurde, daß die Stillegung des Fahrzeuges mittels eines von der Dirección General de Tráfico ausgestellten Dokuments nachgewiesen werde. In diesem Dokument sollte bestätigt werden, daß besagtes Fahrzeug stillgelegt worden war, was voraussetzt, daß das stillgelegte Fahrzeug in Spanien zugelassen sein mußte.

Spanien dagegen hat in seinem Schreiben vom 26. Juli 1996 ausgeführt, daß es nicht erforderlich war, daß das stillgelegte Fahrzeug Eigentum des Begünstigten der Beihilfe war, so daß nicht in Spanien niedergelassene Verkehrsunternehmen den Zuschuß in Anspruch nehmen konnten, indem sie eine Vereinbarung mit einem in Spanien niedergelassenen Verkehrsunternehmen trafen, der sein Altfahrzeug verschrotten ließ, damit dem ausländischen Verkehrsunternehmen der Zuschuß gewährt werden konnte. Auch wenn das Fahrzeug in Spanien zugelassen sein mußte, konnte so ein nicht in diesem Land niedergelassenes Verkehrsunternehmen indirekt die Beihilfe in Anspruch nehmen.

Außerdem ist der Begünstigte nach Angaben Spaniens nicht verpflichtet, das Neufahrzeug in Spanien zu erwerben, der Kauf muß lediglich über ein in den Plan Renove einbezogenes Unternehmen finanziert werden. Aus dieser Bedingung können sich daher keine Probleme einer Ungleichbehandlung ergeben, da die Zahl der mitwirkenden Unternehmen (nicht nur Banken, sondern auch Finanzabteilungen von internationalen Markenherstellern wie Scania oder Iveco) sehr hoch ist und sie nicht nur in Spanien, sondern in allen Ländern Europas niedergelassen sind.

Spanien hat jedoch darauf hingewiesen, daß ausländische Verkehrsunternehmen in keinem Fall von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, da die im Rahmen des Plan Renove Industrial gebotenen Vorteile im Vergleich zu Möglichkeiten in anderen Mitgliedstaaten mit im allgemeinen wesentlich niedrigerem Zinsniveau als in Spanien keinen ausreichenden Anreiz bieten.

Bei der Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 hat die Kommission darauf hingewiesen, daß es dem Plan Renove durch den dem ICO eingeräumten Ermessensspielraum an Transparenz mangelte und sich Möglichkeiten für Ungleichbehandlungen eröffneten. In seinem Schreiben vom 26. Juli 1996 sowie auf der Sitzung vom 14. Januar 1997 erklärte Spanien, daß in keinem Fall von der Möglichkeit Gebrauch gemacht wurde, in Ausnahmefällen Darlehen zu genehmigen, bei denen die allgemeinen Bedingungen nicht erfüllt sind. Das Ziel dieser Ausnahmeregelung besteht nämlich darin, Unternehmen die Möglichkeit der Inanspruchnahme des Plans einzuräumen, die alle Bedingungen für eine Einstufung als KMU erfüllen, die aber durch außergewöhnliche Umstände im Laufe eines Jahres eine dieser Bedingungen aufgrund minimaler Abweichungen nicht mehr erfüllen.

Außerdem hat Spanien betont, daß das ICO im Hinblick auf den Höchstwert des genehmigten Zuschusses keinerlei Ermessensspielraum hatte, da dieser Betrag, 93 196 ESP (557 ECU), im voraus in der Vereinbarung festgelegt worden war und daß es sich bei dem tatsächlich auf die Darlehen angewendeten Zinssatz um den aktuellen Zinssatz auf dem Interbankenmarkt von Madrid (MIBOR) und damit um einen marktüblichen, objektiven Zinssatz handelt.

Spanien hat wiederholt angeführt, daß der Wert des in Rede stehenden Zuschusses unter dem „De minimis"-Schwellenwert liegt, der in dem bereits angeführten Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen und der Mitteilung der Kommission über „de minimis"-Beihilfen ([16]) vorgesehen ist, so daß der Zuschuß keine Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt.

Spanien hat ferner argumentiert, daß die Mehrzahl der potentiellen Antragsteller um eine Unterstützung nur Beförderungsleistungen auf eigene Rechnung durchführen und ihre Hauptaktivität nicht im Beförderungssektor liegt, so daß der Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen und die „de minimis-Regel" für Anschaffungen von Unternehmen gelten müßten, die nicht im Beförderungssektor tätig sind.

Bei der Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 hat die Kommission die Möglichkeit der Akkumulation der im Rahmen des Plan Renove gewährten Beihilfen mit den durch die Entscheidungen der Kommission vom 6. April 1993 ([17]) und vom 7. Februar 1997 ([18]) gewährten Beihilfen erwähnt, einschließlich der Möglichkeit der Beihilfengewährung zum Kauf von rollendem Material oder Fahrzeugen für sich zusammenschließende oder sich konsolidierende Unternehmen und der Darlehensgarantien zum Ersatz von Fahrzeugen.

In ihrem Schreiben vom 12. Februar 1997 hat die spanische Regierung betont, daß diese Akkumulation im Falle der Fusions- und Konsolidierungsbeihilfen gemäß Artikel 21 Buchstabe b) der Verordnung vom 26. April 1993 nicht aufgetreten sei, da diese sich nicht auf den Kauf von Neufahrzeugen, sondern auf den Erwerb von Beförderungsmaterial durch Unternehmen mit begrenzten Genehmigungen im Rahmen von Fusions- und Konsolidierungsvorgängen beziehe.

Artikel 28 der Verordnung sieht Garantien für Darlehen, Leasing oder Handelskredite vor, einschließlich Darlehen für die Ersetzung von Fahrzeugen, die älter als acht Jahre sind. Nach Angaben Spaniens sind nur 149 Mio. ESP

([16]) ABl. C 68 vom 6. 3. 1996, S. 9.
([17]) ABl. C 128 vom 8. 5. 1993, S. 6.
([18]) ABl. C 70 vom 8. 3. 1996, S. 6.

(891 000 ECU) für Darlehen für die Ersetzung von Fahrzeugen aufgewendet worden, obwohl Mittel in Höhe von 9,055 Mrd. ESP (54,2 Mio. ECU) für diese Beihilfe vorgesehen waren. Diese Darlehensgarantien wurden durch einen zeitlich begrenzten Beitrag von maximal 9 % des Kreditbetrages an die Garantiegenossenschaften erleichtert, was es den interessierten Unternehmen ermöglichte, Darlehen zu günstigeren Bedingungen zu erhalten.

Die Kommission hat zuerst per Fax und anschließend mit Schreiben vom 19. November 1997 die spanische Regierung um genauere Auskünfte zu den Unternehmen gebeten, deren Hauptaktivität nicht das Beförderungsgewerbe ist und die nur auf lokalen Märkten operieren, ohne den innergemeinschaftlichen Handel zu beeinflussen. Die spanische Regierung hat mit Schreiben vom 27. November 1997 und 20. Februar 1998 reagiert, die am 3. Dezember 1997 und 23. Februar 1997 beim Generalsekretariat der Kommission eingegangen sind. Aus den übermittelten Informationen läßt sich schließen, daß es bei den Käufern von Fahrzeugen der Kategorie D einige für die spanischen Behörden identifizierbare Begünstigte gibt, die mittels begrenzter Genehmigungen arbeiten.

IV

Nach Artikel 92 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Dieser Begriff der Beihilfe erfordert also die Analyse dreier Grundelemente: die Verwendung staatlicher Mittel, die Verfälschung des Wettbewerbes und die Beeinträchtigung des Handels.

Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Ansicht, daß die Beihilfen für den Erwerb von Nutzfahrzeugen aus staatlichen Mitteln gewährt werden, da die Zuschüsse aus dem Haushalt des spanischen Ministeriums für Industrie und Energie stammen.

Die in Rede stehende Beihilfe erfolgt in Form einer Beihilfe für den Erwerb von Nutzfahrzeugen, was bedeutet, daß die Käufer derartiger Fahrzeuge über einen niedrigeren Kaufpreis begünstigt werden.

Hinsichtlich der Käufer soll die Maßnahme natürlichen Personen, KMU, Gebietskörperschaften und kommunalen Dienstleistungsunternehmen zugute kommen. Die Zuschüsse reduzieren die gewöhnlichen Kosten ihrer unternehmerischen Tätigkeit, die ihre Konkurrenten tragen müssen. Nach Auffassung der Kommission verbessert die Beihilfe die Finanzlage und die Handlungsmöglichkeiten der von der Beihilfe begünstigten Unternehmen im Vergleich zu ihren Wettbewerbern.

Die Kommission ist der Ansicht, daß — wenn es sich bei den Begünstigten um öffentliche oder staatliche Unternehmen handelt, die öffentliche lokale oder regionale Dienstleistungen erbringen, die für den Wettbewerb von Beförderungsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten auf der Grundlage des Gemeinschaftsrechts [19] nicht zugänglich sind — der Handel zwischen den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag nicht beeinträchtigt ist. Die Beihilfe wird im Zusammenhang mit einer öffentlichen Dienstleistung mittels Lizenzvertrag in einem regulierten Markt gewährt. Aufgrund der fehlenden Liberalisierung gibt es keinen Wettbewerb mit Beförderungsunternehmern aus anderen Mitgliedstaaten und auch keinen Hinweis auf internationale Beförderungsdienste.

Folglich ist die Kommission der Ansicht, daß die im Plan Renove vorgesehenen Maßnahmen für öffentliche lokale oder regionale Einrichtungen oder lokale Unternehmen, die lokale öffentliche Dienstleistungen mittels Lizenz durchführen, keine staatlichen Beihilfen nach Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen, da die von diesen Einrichtungen und Unternehmen durchgeführten Dienstleistungen den Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigen.

In den Fällen, in denen die Beihilfe natürlichen Personen oder KMU aus anderen Bereichen als dem Beförderungssektor ausschließlich auf lokaler oder regionaler Ebene gewährt wird und wenn lediglich die Anschaffung kleiner Nutzfahrzeuge (Kategorie D), die gewöhnlich für sehr kurze Strecken in der Umgebung benutzt werden, unterstützt wird, kann ebenfalls angenommen werden, daß die Beihilfe den Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt. Es wird angenommen, daß diese Art von unternehmerischer Tätigkeit lediglich Auswirkungen auf die jeweiligen lokalen Märkte der Unternehmen hat. Außerdem sind die Auswirkungen dieser Dienstleistungen auf eigene Rechnung auf den Beförderungsmarkt unbedeutend, da die Vergabe einer Dienstleistung an ein Verkehrsunternehmen mittels Vertrag aus wirtschaftlicher Sicht keine dauerhafte Lösung ist. Deshalb stellt die vorgesehene Beihilfe nach Ansicht der Kommission keine staatliche Beihilfe nach Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag dar.

Die anderen Begünstigten, deren hauptsächliche oder unternehmerische Nebentätigkeit das Beförderungsgewerbe ist, stehen jedoch mit Verkehrsunternehmen aus Spanien oder anderen Mitgliedstaaten, die nicht auf die Beihilfen des Plan Renove zurückgreifen können, in Wettbewerb, da die Liberalisierung des Güterkraftverkehrs im Jahre 1990 den Wettbewerb mit Unternehmen anderer Mitgliedstaaten sowohl im internationalen als auch im Kabotagesektor ermöglicht hat.

[19] Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 251 vom 29. 8. 1992, S. 1, und Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156 vom 28. 6. 1969), zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 (ABl. L 169 vom 29. 6. 1991, S. 1.)

Obwohl aus formalen Gründen kein rechtliches Hindernis besteht, das es in Spanien nicht ansässigen Verkehrsunternehmen verbieten würde, die im Rahmen des Plan Renove erhältlichen Unterstützungen — wenn auch indirekt — zu nutzen, ist die Kommission der Ansicht, daß das System in der Praxis die nicht niedergelassenen Verkehrsunternehmen in gewisser Weise benachteiligt, da diese ein in Spanien zugelassenes Fahrzeug verschrotten müssen und deshalb gezwungen sein können, Verschrottungsrechte von spanischen Unternehmen zu erwerben, die umgekehrt die Unterstützungen direkt nützen können, ohne auf Vermittler zurückgreifen zu müssen.

Daher liegt der Schluß nahe, daß die Gewährung von Beihilfen zum Erwerb von Nutzfahrzeugen im Rahmen des Plan Renove auch zu einer Verfälschung des Wettbewerbs zwischen in Spanien niedergelassenen Verkehrsunternehmen und solchen kommt, die in Spanien tätig, aber in anderen Mitgliedstaaten niedergelassen sind. Vor allem aber verfälschen die gewährten Beihilfen den Wettbewerb oder drohen ihn zu verfälschen, da die im Rahmen des Plan Renove Begünstigten im Vergleich zu anderen Verkehrsunternehmen, die diese Beihilfen nicht in Anspruch nehmen können, im Vorteil sind.

Die Kommission sieht es als vernünftig an anzunehmen, daß die Verwaltung der Darlehen durch das ICO keine potentielle Diskriminierung zwischen den Begünstigten der Beihilfen darstellt.

Stärkt eine Beihilfe die Stellung von Unternehmen eines bestimmten am innergemeinschaftlichen Handel beteiligten Wirtschaftszweigs, so stellt dies eine Beeinträchtigung des Handels im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag dar. Da die im Plan Renove Industrial vorgesehene Beihilfe die Finanzlage und die Handlungsmöglichkeiten der begünstigten Unternehmen im Vergleich zu ihren Wettbewerbern verbessert und dies Auswirkungen auf den innergemeinschaftlichen Handel hat, ist die Kommission der Ansicht, daß dieser durch die Gewährung der Beihilfe beeinträchtigt werden könnte.

V

Die Kommission ist deshalb der Ansicht, daß die Beihilfen für KMU im Rahmen des Plan Renove Beihilfen nach Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen, laut dem die Beihilfen, die die Eigenschaften des genannten Absatzes aufweisen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar sind. In Artikel 77 und Artikel 92 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag werden die Beihilfen aufgeführt, die mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind oder als mit diesem vereinbar angesehen werden können.

Artikel 77 EG-Vertrag, der speziell für den Bedarf des Beförderungssektors geschaffen wurde, sieht Freistellungen für staatliche Beihilfen vor, die für die Koordinierung des Verkehrs oder zur Abgeltung für eine öffentliche Dienstleistung gewährt wurden. In Übereinstimmung mit diesem Artikel gestattet die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr [20], zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 543/97 [21], Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs. Trotz allem ist die Kommission der Ansicht, daß das spanische Beihilfensystem keine der in der Verordnung vorgesehenen Freistellungen in Anspruch nehmen kann, da es keine notwendige Maßnahme zur Koordinierung des Verkehrs darstellt.

Der Begriff einer Beihilfe, die den Bedarf der Koordinierung des Verkehrs erfüllt, setzt einen staatlichen Eingriff in den Beförderungssektor voraus. Je stärker ein Sektor liberalisiert wird, desto geringer ist die Notwendigkeit der Koordinierung von Aktivitäten im Auftrag der Mitgliedstaaten. In einem liberalisierten Beförderungsmarkt kann die Koordinierung daher innerhalb der von den Mitgliedstaaten in Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrecht festgesetzten Bedingungen nach Artikel 75 EG-Vertrag durch den Markt selbst erfolgen. Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß in diesem Fall besondere Freistellungen für den Beförderungssektor nicht anwendbar sind.

In dem betreffenden Fall sind die in Artikel 92 Absatz 2 EG-Vertrag vorgesehenen Freistellungen nicht anwendbar, da das Beihilfensystem nicht auf die Erfüllung der festgelegten Ziele ausgerichtet ist. Laut diesen Zielen ist die Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, wenn es sich um eine Sozialbeihilfe für einzelne Verbraucher handelt oder wenn sie dazu bestimmt ist, Schäden, die durch Naturkatastrophen oder außergewöhnliche Ereignisse bzw. die Auswirkungen der Teilung Deutschlands entstanden sind, zu kompensieren.

Gemäß Artikel 92 Absatz 3 EG-Vertrag kann eine Beihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden. Um das Funktionieren des Gemeinsamen Marktes zu gewährleisten und in Anbetracht der Grundsätze des Vertrages im Wettbewerbsbereich müssen die in diesem Artikel vorgesehenen Freistellungen zum Zeitpunkt der Bewertung der Beihilfemaßnahmen streng ausgelegt werden.

Gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) können Beihilfen ausgenommen werden, die die Entwicklung von Gebieten mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten oder einem besonderen Hilfsbedarf fördern. Eine Freistellung ist bei Beihilfesystemen ohne regionalen Bezug — wenn sie sich auf das gesamte Gebiet eines Mitgliedstaats erstrecken — und ohne klares sektorspezifisches Ziel nicht zulässig. Die Kommission war normalerweise der Ansicht, daß Beihilfen zum Erwerb von Fahrzeugen im Rahmen der Gemeinsamen Verkehrspolitik aufgrund der Beweglichkeit des Gegenstandes der Unterstützung aus regionaler Sicht nicht gerechtfertigt sind. Dasselbe läßt sich über die in Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag vorgesehene Freistellung mit Bezug auf die Regionalentwicklung sagen.

[20] ABl. L 130 vom 15. 6. 1970, S. 1.
[21] ABl. L 84 vom 26. 3. 1997, S. 6.

Was die in Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben b) und d) vorgesehenen Freistellungen betrifft, so hat die betreffende Beihilfe nicht die Förderung der Durchführung eines Projektes von gemeinsamem europäischem Interesse oder die Behebung einer schweren Krise der spanischen Wirtschaft zum Ziel und weist auch keine Merkmale dieser Art von Projekten auf. Ebensowenig soll durch sie die Kultur oder die Erhaltung des kulturellen Erbes gefördert werden, und es kann auch keine andere Freistellung aufgrund der Rechtsvorschriften des Rates geltend gemacht werden.

Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) sieht ebenfalls eine Freistellung in Verbindung mit Beihilfen zur Förderung der Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige vor, wenn die Beihilfemaßnahmen die Bedingungen für den innergemeinschaftlichen Warenaustausch nicht negativ beeinflussen. Die rechtliche Praxis schreibt unter anderem vor, daß diese Beihilfe auf die Fälle beschränkt bleibt, in denen sie zum Erreichen von Zielen notwendig ist, die die Marktkräfte allein nicht erreichen können (Urteil des Gerichtshofes vom 17. September 1980 in der Rechtssache C-730/79, Philip Morris/Kommission ([22])). Zusammenfassend ist die Kommission der Ansicht, daß die in diesem Fall mitgeteilten Maßnahmen staatlicher Beihilfe im Lichte der Bestimmungen des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag bewertet werden müßten.

Die Kommission hat einige spezifische Bedingungen zur Gewährung von Beihilfen verabschiedet, die als nicht unvereinbar mit Artikel 92 EG-Vertrag betrachtet werden, die „de minimis"-Regel. Wie die Kommission bereits bei der Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 erwähnt hat, wird gemäß besagter Regel davon ausgegangen, daß bestimmte von den Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellte Mittel aufgrund ihrer geringen Höhe den Wettbewerb oder den Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht wesentlich in Gefahr bringen oder verfälschen. Dennoch nimmt die „de minimis"-Regel den Beförderungssektor ausdrücklich davon aus, da in diesem Sektor mit seiner hohen Anzahl kleiner Unternehmen relativ geringe Mittel Auswirkungen auf den innergemeinschaftlichen Wettbewerb und Handel haben können.

Die Kommission erkennt auch die Argumente im Zusammenhang mit der Anwendung der Gemeinschaftsrichtlinien auf staatliche Beihilfen an die KMU und der Gültigkeit der „de minimis"-Regel für Unternehmen, die Beförderungsleistungen auf eigene Rechnung durchführen, nicht an. Der Beförderungssektor schließt sowohl Beförderungsleistungen auf fremde als auch auf eigene Rechnung ein, und man geht davon aus, daß die beiden austauschbar sind. Sowohl aus makroökonomischer als auch aus operationeller Sicht gestattet der Rückgriff auf externe Beförderungsleistungen unter bestimmten Umständen eine optimale Verteilung der Ressourcen und bringt eine gewisse Flexibilität in die Organisation der Beförderungsleistungen.

Die Kommission stimmt dem Argument zu, daß ein finanzieller Anreiz dazu beitragen kann, Nutzfahrzeuge mit niedriger technischer Leistung in bezug auf Sicherheit oder Umweltschutz vom Markt zu nehmen. Trotzdem muß der betreffende Mitgliedstaat die positiven Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen nachweisen.

Um mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu sein, muß die Beihilfe für den Erwerb von Fahrzeugen insbesondere so strukturiert sein, daß sich die förderbaren Kosten in Erfüllung der Gemeinschaftsrichtlinien über den Umweltschutz ([23]) ausschließlich auf die außerordentlichen Investitionskosten beschränken, die zum Erreichen von Umweltschutzzielen durch Erfüllung höherer Normen als der gesetzlich vorgeschriebenen notwendig sind. Für Sicherheitsnormen gilt Ähnliches. Eine Maßnahme, die sich auf die Richtlinien beruft, darf in keinem Fall in Widerspruch zu anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft oder zu Artikeln des Vertrages stehen.

In ihren Richtlinien ist die Kommission nicht der Ansicht, daß Beihilfen zur Erfüllung verpflichtender technischer Normen bezuschußt werden können, außer wenn es sich um bestimmte Investitionen für Sachanlagen handelt. Solche Beihilfen verfälschen den Wettbewerb beträchtlich, da Investitionen unterstützt werden, die wirtschaftlich notwendig und deshalb unvermeidlich sind. Die Kommission ist nicht der Ansicht, daß Beihilfen als Entschädigung für solche Investitionen dem gemeinsamen europäischen Interesse dienen.

Erstens hat Spanien der Kommission keinerlei Beweis für die positive Auswirkung der Maßnahme geliefert und auch nicht dafür, daß sie einen Anreiz bieten könnte, über die bestehenden technischen Normen hinauszugehen.

Zweitens wird auf einem Markt mit einem Kapazitätsüberschuß wie dem Straßenverkehrssektor eine Beihilfe zum Erwerb von Tonnage sowie zusätzlicher Tonnage — es gibt keine genaue Größenentsprechung zwischen Neufahrzeugen und stillgelegten Fahrzeugen — grundsätzlich als den Gemeinschaftsinteressen zuwiderlaufend angesehen. Es wurde der Kommission bestätigt, daß die Gewährung von Beihilfen im Rahmen des Plan Renove einen gewissen Kapazitätsanstieg hervorgerufen hat, obwohl die Kommission einräumt, daß das System vorheriger Kontrollen eine ausreichende Garantie dafür bietet, daß die ersetzten Fahrzeuge endgültig aus dem Verkehr gezogen werden. Die Kommission genehmigt in ihrer allgemeinen Beihilfenpraxis Beihilfen für Neuinvestitionen, die auf andere Weise nicht getätigt würden, aber nicht nur zum Zweck des Ersatzes ([24]).

([22]) Slg. 1980, S. 2671.

([23]) ABl. C 72 vom 10. 3. 1994, S. 3.

([24]) Absatz 18 der Mitteilung der Kommission aus 1975 (KOM(75) 77 endg. vom 26. 2. 1975).

Bei der in Rede stehenden Regelung dient jedoch der Preis des Neufahrzeugs als Berechnungsgrundlage für den Zuschuß, ohne daß die Vergabe oder die Höhe des Zuschusses mit der Erfüllung umweltspezifischer Kriterien verknüpft wäre. Ausschlaggebend für die Höhe des Zuschusses ist somit der Kaufpreis des Fahrzeugs und nicht dessen Leistungskennwerte unter umweltpolitischen oder sicherheitstechnischen Gesichtspunkten.

In ihrer Entscheidung 98/182/EG ([25]) hat die Kommission bereits die Auffassung vertreten, daß eine solche Maßnahme in einer Regelung, die darauf abzielt, die Wettbewerbsposition von Güterkraftverkehrsunternehmen zu verbessern, den Wettbewerb verfälschen kann, da sie zum Ziel hat, die laufenden Kosten eines Unternehmens zu verringern, die ihre Wettbewerber in voller Höhe tragen müssen.

Angesichts dieser Sachlage ist die Kommission der Auffassung, daß die in Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag vorgesehene Freistellung auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar ist. Andererseits haben die spanischen Behörden weder dieses Argument ins Treffen geführt noch bewiesen, daß die betreffenden Beihilfen auf eine der im EG-Vertrag, in der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 oder in einer anderen Verordnung des Rates vorgesehenen Freistellungen anwendbar sind.

Außerdem ist die Kommission der Ansicht, daß eine tatsächliche Gefahr der Akkumulation der Beihilfen des Plan Renove und der im Rahmen der Garantiemaßnahmen von der Kommission 1993 und 1996 gewährten Beihilfen bestanden hat und daß dies zu höheren Beihilfen als den im Plan Renove vorgesehenen geführt haben kann.

Angesichts dieser Sachlage ist die Kommission der Ansicht, daß die im Rahmen des Plan Renove Industrial zugunsten von natürlichen Personen und KMU gewährte Beihilfe für den Erwerb von Nutzfahrzeugen im Sinne von Artikel 92 EG-Vertrag nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

VI

Gemäß Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag hätte die Kommission so rechtzeitig von der Beihilfe unterrichtet werden müssen, daß sie sich dazu hätte äußeren können. Da Spanien die Beihilferegelung durchgeführt hat, ohne seiner Notifizierungspflicht nachgekommen zu sein, betrachtet die Kommission die Regelung als einen Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht.

Die Kommission läßt das Argument nicht gelten, daß die Beihilfe durch die verstrichene Zeit seit Inkrafttreten der Regelung nunmehr legal sei. Die spanische Regierung ist ihrer Verpflichtung nach Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag nicht nachgekommen, ihre Pläne zur Gewährung von Beihilfen mitzuteilen und die entsprechende Entscheidung der Kommission, durch die die Beihilfe genehmigt wird, abzuwarten. Die Kommission erinnert sie daran, daß ein Mitgliedstaat die vorgeschlagenen Maßnahmen gemäß diesem Artikel nicht in Kraft setzen darf, bis eine endgültige Entscheidung vorliegt und daß die Nichterfüllung dieser Vorschrift einen Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht darstellt, der die Rückerstattung der Beihilfe einschließlich Zinsen nach sich ziehen kann.

Die Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 wurde Spanien mit Schreiben vom 26. Juni 1996 mitgeteilt. Die Kommission hat die spanische Regierung auf ihre Mitteilung an die Mitgliedstaaten ([26]) aufmerksam gemacht, in der daran erinnert wurde, daß jede illegal gewährte Beihilfe Gegenstand einer Entscheidung sein kann, die es dem Mitgliedstaat vorschreibt, die Beihilfe zurückzufordern. In seinem Antwortschreiben auf die Mitteilung über die Einleitung des Verfahrens hat Spanien angeführt, daß eine Entscheidung, die die Rückzahlung der gewährten Beihilfen beinhaltet, angesichts des geringen Umfangs der gewährten Beihilfen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit widerspräche.

Die Kommission erachtet jedoch im vorliegenden Fall die Rückzahlung für notwendig, um die vor Gewährung der Beihilfe geltenden gleichen Wettbewerbsbedingungen wieder herzustellen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die im Rahmen des „Plan Renove Industrial" Gebietskörperschaften und kommunalen öffentlichen Dienstleistungsunternehmen in Form einer Zinsvergütung zum Erwerb von Nutzfahrzeugen zwischen August 1994 und Dezember 1996 gewährten Beihilfen gemäß der Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem spanischen Ministerium für Energie und Industrie und dem Instituto de Crédito Oficial vom 27. September 1994 stellen keine staatlichen Beihilfen gemäß Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages dar.

Artikel 2

Die Beihilfen an natürliche Personen oder KMU, die auf rein lokaler oder regionaler Ebene nicht auf dem Beförderungssektor tätig sind, zum Erwerb von Nutzfahrzeugen der Kategorie D stellen keine staatlichen Beihilfen gemäß Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages dar.

Artikel 3

Alle anderen natürlichen Personen und KMU gewährten Beihilfen stellen staatliche Beihilfen gemäß Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages dar und sind illegal und mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar.

([25]) ABl. L 66 vom 6. 3. 1998, S. 18.

([26]) ABl. C 156 vom 22. 6. 1995, S. 5.

Artikel 4

Spanien stellt die Zahlung der in Artikel 3 genannten Beihilfen ein und fordert die geleisteten Beihilfen zurück. Die Rückzahlung erfolgt nach Maßgabe des innerstaatlichen Rechts einschließlich Zinsen zu dem für die Bewertung von Regionalbeihilferegelungen verwendeten Bezugssatz ab dem Zeitpunkt der Beihilfeleistung bis zur tatsächlichen Rückzahlung.

Artikel 5

Spanien unterrichtet die Kommission innerhalb von zwei Monaten ab der Notifizierung dieser Entscheidung über die Maßnahmen, die es getroffen hat, um der Entscheidung nachzukommen.

Artikel 6

Diese Entscheidung ist an das Königreich Spanien gerichtet.

Brüssel, den 1. Juli 1998

Für die Kommission
Neil KINNOCK
Mitglied der Kommission