II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 1. juli 1998

om den spanske ordning for støtte til indkøb af erhvervskøretøjer »Plan Renove Industrial« (den industrielle fornyelsesplan) (august 1994 - december 1996)

(meddelt under nummer K(1998) 2048)

(Kun den spanske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(98/693/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, første afsnit,

efter at have opfordret de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med nævnte artikel ([1]), og

ud fra følgende betragtninger:

I

Den 9. februar 1995 sendte Kommissionen en anmodning om oplysninger i forbindelse med en sag, den havde fået kendskab til gennem pressen, og på et senere tidspunkt, den 4. april 1995, sendte den en påmindelse herom. Det drejer sig om ordningen for støtte til indkøb af erhvervskøretøjer i forbindelse med »Plan Renove Industrial«, en ordning som gælder fysiske personer, SMV, regionale offentlige virksomheder og lokale offentlige servicevirksomheder, og består i lån til indkøb af erhvervskøretøjer for at forny det spanske erhvervslivs vognpark. Spaniens svar af 6. marts 1995 blev først modtaget af generaldirektoratet for transport den 7. april 1995. Den 26. juli 1995 svarede Spanien på en ny anmodning om oplysninger, som var blevet sendt den 6. juli 1995. Endelig anmodede Kommissionen den 20. februar 1996 om yderligere enkeltheder, som den modtog med Spaniens brev af 14. marts 1996, indgået den 18. marts 1996.

Ordningen bygger på en aftale mellem ICO (Det offentlige kreditinstitut) og industri- og energiministeriet fra 27. september 1994, som pålægger ICO at indgå formidlingskontrakter med finansieringsinstitutterne, for at disse kan iværksætte ordningen og senere få kompensation fra ICO.

Den består af en støtte på indtil 5 procentpoint af renterne på lån, som optages til køb eller leasing med henblik på køb af erhvervskøretøjer. Disse lån kan dække indtil 70 % af et nyt køretøjs samlede værdi (uden moms) og løber over fire år uden henstandsperiode, idet garantierne aftales mellem modtagerne og finansieringsinstituttet.

Det oprindelige budget var på ca. 9 000 mio. ESP (53,8 mio. ECU) ([2]), idet ICO's kreditgrænse var på 100 000 mio. ESP (598,1 mio. ECU) og den maksimale støtte var på 93 196 ESP (557 ECU) for hver udlånt million (5 981 ECU) (nuværende værdi af en støtte på 5 procentpoint af

([1]) EFT C 266 af 13. 9. 1996, s. 10.

([2]) Vekselkurs pr. 11. maj 1998: 1 ECU = 167,182 ESP.

renten på et lån på 1 mio. ESP i fire år). På baggrund af denne grænse kan det også beregnes, at den maksimale støtte nogenlunde svarer til 6,5 % af køretøjets samlede værdi (9,3 % af 70 %) uden moms.

Støtten gælder anskaffelse af fem køretøjskategorier: (A) sættevogne og lastbiler på over 30 tons, (B) erhvervskøretøjer på mellem 12 og 30 tons, (C) erhvervskøretøjer på mellem 3,5 og 12 tons, (D) stationcars, varevogne og industrikøretøjer på indtil 3,5 tons, (E) busser. 60 % af de køretøjer, som har fået støtte, tilhører kategorierne B, C og D, mens henholdsvis 30 % og 10 % falder i kategorierne A og E.

Oprindelig gjaldt ordningen fra august 1994 til december 1995, men den blev forlænget til slutningen af 1996, da der i slutningen af 1995 kun var disponeret over 33 % af den maksimale kredit. Alligevel gav Spanien ved sit brev af 26. februar 1997 Kommissionen officiel meddelelse om en ny renoveringsplan (Plan Renove), som skulle gælde for hele 1997.

En væsentlig betingelse for at kunne få støtten er, at et køretøj af tilsvarende kapacitet, som er blevet indregistreret mere end ti år tidligere (syv år for vejtraktorer), skal tages definitivt ud af drift. Beviset for, at køretøjet er taget ud af drift, leveres af vejdirektoratet (Dirección General de Tráfico) og forudsætter således, at køretøjet er indregistreret i Spanien. Overensstemmelsen mellem det købte køretøj og det udtagne fremgår af følgende tabel:

Købt køretøjstype	Køretøjstype, som skal tages ud af drift
A: Sættevogne og lastbiler på over 30 tons	A eller B
B: Erhvervskøretøjer på mellem 12 og 30 tons	A, B eller C
C: Erhvervskøretøjer på mellem 3,5 og 12 tons	A, B, C eller D
D: Stationcars, varevogne og erhvervskøretøjer på indtil 3,5 tons	A, B, C eller D
E: Busser	E

II

Adgangen til det internationale marked for vejgodstransport blev åbnet for konkurrence i Fællesskabet i 1969, da Rådets forordning (EØF) nr. 1018/68 ([3]) vedrørende oprettelse af et fællesskabskontingent for godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne trådte i kraft, selv om der allerede da havde været bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne. Adgangen til international transport var underkastet fællesskabskontingenter, indtil Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstaters områder ([4]), ændret ved akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse, blev vedtaget. Markedet blev herved fuldstændig åbent for konkurrence fra den 1. januar 1993, idet forordning (EØF) nr. 881/92 ophævede alle kvantitative restriktioner for international landevejstransport fra denne dato.

Cabotagekørselen inden for vejgodstransport blev åbnet for konkurrence i Fællesskabet den 1. juli 1990, da Rådets forordning (EØF) nr. 4059/89 af 21. december 1989 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende ([5]), trådte i kraft. Denne forordning indførte kontingenter for cabotage.

Forordningen blev afløst af Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 af 25. oktober 1993 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende ([6]), ændret ved forordning (EF) nr. 3315/94 ([7]), som stadig er i kraft, og som gjorde cabotage fuldstændig fri fra den 1. juli 1998 efter en overgangsperiode, hvor det oprindelige antal fællesskabstilladelser (30 000) skulle vokse med 30 % om året indtil den 1. januar 1995.

Adgangen til det internationale marked for personbefordring blev liberaliseret ved Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus ([8]), ændret ved forordning (EF) nr. 11/98 ([9]). Denne forordning, der trådte i kraft den 1. juni 1992, fastsætter betingelserne for enhver type passagertransports adgang til markedet. Rådets forordning (EØF) nr. 2454/92 af 23. juli 1992 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende ([10]), ændret ved akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse, indfører cabotagerettigheder. I kraft af denne forordning blev cabotage i forbindelse med personbefordring ad landevej, undtagen fast rutefart, liberaliseret fra den 30. august 1992.

([3]) EFT L 175 af 23. 7. 1968, s. 13.

([4]) EFT L 95 af 9. 4. 1992, s. 1.
([5]) EFT L 390 af 30. 12. 1989, s. 3.
([6]) EFT L 279 af 12. 11. 1993, s. 1.
([7]) EFT L 350 af 31. 12. 1994, s. 9.
([8]) EFT L 74 af 20. 3. 1992, s. 1.
([9]) EFT L 4 af 8. 1. 1998, s. 1.
([10]) EFT L 251 af 29. 8. 1992, s. 1.

III

I sit brev af 26. juni 1996 meddelte Kommissionen Spanien, at den havde besluttet at indlede proceduren i traktatens artikel 93, stk. 2, idet den opfordrede Spanien til at udtale sig herom og samtidig underrettede de øvrige medlemsstater og interesserede parter ved at offentliggøre sit brev i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* ([11]). I denne beslutning erklærede Kommissionen, at den anså støtten for ulovlig og udtrykte sin tvivl om dens overensstemmelse med traktaten.

Straks efter proceduren var indledt, fremsatte Spanien sine bemærkninger ved brev af 26. juli 1996, indgået til Kommissionen den 1. august 1996. Efter en anmodning om yderligere oplysninger, som blev sendt den 19. december 1996, meddelte Spanien nærmere enkeltheder på et bilateralt møde, der fandt sted den 14. januar 1997, ligesom det også gjorde det i sit brev af 12. februar 1997. Offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* medførte ikke nogen reaktion fra andre interesserede parter.

Med hensyn til støttemodtagerne påpegede Spanien i sit brev af 12. februar 1997, at en stor del af dem tilhører kategorien »regionale foretagender og lokale offentlige servicevirksomheder«. Det drejer sig om virksomheder, der leverer offentlig tjeneste i form af passagertransport i byerne, brandslukningstjeneste og renovation i kraft af en særlig koncession. Det kan f.eks. være lokale passagertransportselskaber som »Transports de Barcelona«, »Empresa Municipal de transportes de Gijón«, »Tranvias de Cádiz, S.A.« og »Empresa Municipal de Transportes de Madrid«.

Med hensyn til de øvrige støttemodtagere drejer det sig om fysiske personer eller SMV, som svarer til definitionen i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til små og mellemstore virksomheder ([12]), og Kommissionens henstilling af 3. april 1996 vedrørende definitionen af små og mellemstore virksomheder ([13]), og som udfører transport for egen og andres regning. Størstedelen af dem er meget små virksomheder med en enkelt lastbil eller bus, som transporterer passagerer eller gods ad landevejen. Dette angives i nærmere enkeltheder i brevet af 12. februar. Da det, på grund af den manglende edb-behandling, imidlertid er vanskeligt at få nøjagtige oplysninger om de 12 591 virksomheder, der modtager støtte i forbindelse med Plan Renove, måtte Spanien skaffe oplysningerne ved at undersøge et udvalg, der svarer til 46 % af køretøjerne i kategori A og 67,1 % af køretøjerne i kategori E, da de ifølge deres størrelse har størst mulighed for at kunne deltage i Fællesskabets samhandel. På dette grundlag angav Spanien, at 80,8 % af støttemodtagerne er meget små virksomheder, der kun har en enkelt tilladelse til at udføre vejtransport, 16,2 % er virksomheder med 2-5 tilladelser, 2,4 % har mellem 6 og 20 tilladelser, og kun 0,1 % af virksomhederne er store nok til at have mere end 20 tilladelser.

På den anden side anførte Spanien i sine bemærkninger til indledningen af proceduren, at den forsinkede undersøgelse af støtteordningen og den tid, som var gået mellem Kommissionens anmodninger om oplysninger, var tilstrækkeligt grundlag for, at Spanien var af den faste overbevisning, at støtten ikke eksisterede eller var forenelig med traktaten. Spanien henviste i denne forbindelse til Domstolens retspraksis, især dommene af 20. marts 1984 i sag nr. C-84/82 (Tyskland/Kommissionen) ([14]) og 21. marts 1991 i sag nr. C-303/88 (Italien/Kommissionen) ([15]).

På mødet den 14. januar 1997 underrettede Spanien Kommissionen om, at der ved slutningen af 1996 kunne gøres følgende status over ordningens anvendelse: 12 591 transaktioner er blevet foretaget, 14 295 køretøjer har fået støtte, og 7 976 mio. ESP er blevet udbetalt (47,7 mio. ECU).

Spanien hævder i sit brev af 12. februar 1997, at risikoen for konkurrenceforvridning i forbindelse med støtten til køretøjer i kategori B, C og D er minimal, da disse køretøjstyper sædvanligvis benyttes til aktiviteter, der ikke er åbne for international konkurrence, og at Fællesskabets samhandel derfor ikke kan blive påvirket i nævneværdig grad.

Med hensyn til sættevogne og lastbiler på over 30 tons (A) og busser (E) påpegede Spanien i sit brev, at det drejer sig om køretøjer, der benyttes til landevejstransport, som er åben for konkurrence. I 1995 blev der kun givet støtte til 4 288 køretøjer i kategori A sammenholdt med 167 353 tilladelser til denne køretøjstype og 1459 busser ud af i alt 28 012 tilladelser.

I sit brev af 26. juli 1996 understregede Spanien, at indførelsen af Plan Renove ikke havde ført til kapacitetsforøgelse i denne sektor, da det var umuligt for et udtaget køretøj at komme på markedet igen, og at der var en praktisk talt nøjagtig overensstemmelse mellem udtagne og nye køretøjer. Som det blev bekræftet af de spanske myndigheder på mødet den 14. januar 1997, udbetales der ingen støtte, før der fremlægges et dokument, som godtgør, at køretøjet er blevet definitivt udtaget. Dette bevis består i køretøjets indregistreringsattest, således at køretøjet ikke kan tages i brug igen. De udtagne køretøjer ophugges derefter. Når det gælder overensstemmelsen mellem de udtagne køretøjers og erstatningskøretøjernes

([11]) Se note 1.
([12]) EFT C 213 af 19. 8. 1992, s. 2, og EFT C 213 af 23. 7. 1996, s. 4.
([13]) EFT L 107 af 30. 4. 1996, s. 4.
([14]) Sml. 1984, s. 1451.
([15]) Sml. 1991, s. 1-1433.

kapacitet, indrømmede de spanske myndigheder imidlertid i deres brev af 26. juli 1996, at der i 15,7 % af tilfældene ikke havde været kapacitetsoverensstemmelse: i 3,4 % af tilfældene tilhørte erstatningskøretøjet en lavere kategori, mens det nye køretøj i 12,3 % af tilfældene (dvs. 1758 ud af de 14 295 køretøjer, der havde fået støtte) var af højere kategori.

Da proceduren i artikel 93 blev indledt, gjorde Kommissionen opmærksom på faren for forskelsbehandling, da udtagning af køretøjet, for at der kan opnås støtte, skal godtgøres ved hjælp af et dokument fra vejdirektoratet, hvori det bekræftes, at det pågældende køretøj er taget ud af drift, hvilket forudsætter, at køretøjet er blevet indregistreret i Spanien.

Spanien hævder imidlertid i sit brev af 26. juli 1996, at det ikke forlanges, at det udtagne køretøj skal være støttemodtagerens ejendom, og at transportfirmaer uden for Spanien således kan modtage støtte, hvis de indgår aftale med en transportvirksomhed i Spanien, som foretager ophugning af det gamle køretøj for derefter at kunne modtage støtten på det udenlandske transportfirmas vegne. Selv om køretøjet skal være indregistreret i Spanien, kan en udenlandsk transportvirksomhed således få støtten ad indirekte vej.

Desuden er støttemodtageren ifølge Spanien ikke forpligtet til at købe det nye køretøj i Spanien, men kun til at finansiere købet gennem et af de foretagender, der er tilknyttet Plan Renove. En sådan betingelse kan derfor ikke skabe problemer med hensyn til forskelsbehandling, da det antal foretagender, som deltager (ikke blot banker, men også internationale finansieringsinstitutter som Scania eller Iveco) er meget stort, og da de findes i alle europæiske lande og ikke blot i Spanien.

Spanien påpeger imidlertid, at udenlandske transportvirksomheder aldrig har benyttet sig af denne mulighed, da fordelene i forbindelse med Plan Renove Industrial ikke er tilstrækkelig tillokkende i sammenligning med de ordninger, der findes i andre medlemsstater, hvor rentesatserne som regel er langt lavere end i Spanien.

Da Kommissionen indledte proceduren i artikel 93 påpegede den, at Plan Renove på grund af ICO's vide skønsmæssige margen var lidet gennemsigtig og kunne give anledning til forskelsbehandling. Spanien forklarede i sit brev af 26. juli 1996 og på mødet den 14. januar 1997, at muligheden for undtagelsesvis at give lån, som ikke opfylder betingelserne, aldrig er blevet udnyttet, da formålet med denne undtagelse er at sørge for, at virksomheder, der opfylder alle betingelserne for at blive betragtet som SMV, men på grund af ekstraordinære omstændigheder ikke opfylder dem alle i løbet af et regnskabsår som følge af en minimal afvigelse, alligevel kan nyde godt af ordningen.

Desuden bekræftede Spanien, at ICO ikke havde haft nogen skønsmæssig margen, når det gjaldt det maksimale støttebeløb på 93 196 ESP (557 ECU), da det var fastsat i aftalen, samt at det med hensyn til den faktiske rentesats for lånene drejer sig om roterbankrenten i Madrid (MIBOR), og at der derfor er tale om en kommerciel, objektiv rentesats.

Spanien har ved flere lejligheder hævdet, at det pågældende støttebeløb er mindre end det de minimis-beløb, som er fastsat i Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til små og mellemstore virksomheder og i Kommissionens meddelelse om de minimis-støtteordninger ([16]), og at støtten derfor ikke er omfattet af traktatens artikel 92, stk. 1.

Spanien hævder desuden, at størstedelen af de mulige støtteansøgere kun udfører transportvirksomhed for egen regning, og at transport ikke er deres hovedaktivitet, således at Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til små og mellemstore virksomheder og de minimis-reglen bør gælde for anskaffelser foretaget af disse virksomheder, som ikke er egentlige transportvirksomheder.

Da Kommissionen indledte proceduren i artikel 93, gjorde den opmærksom på muligheden for at kumulere støtten i forbindelse med Plan Renove med støtten i henhold til Kommissionens beslutninger af 6. april 1993 ([17]) og 7. februar 1996 ([18]), herunder muligheden for at give støtte til køb af rullende materiel eller køretøjer til virksomheder, som danner gruppe eller sammenlægges, og muligheden for at garantere lån til udskiftning af køretøjer.

I deres brev af 12. februar 1997 forsikrede de spanske myndigheder, at en sådan kumulering ikke havde fundet sted, når det gjaldt støtten til fusion og sammenlægning i henhold til artikel 21, litra b), i det ministerielle dekret af 26. april 1993, idet denne støtte ikke gælder indkøb af nye køretøjer, men anskaffelse af transportmateriel til virksomheder, der har begrænsede tilladelser i forbindelse med fusion og sammenlægning.

Dekretets artikel 28 fastsætter garantier for lån, leasing eller kommerciel kredit, herunder lån til udskiftning af køretøjer på over otte år. De spanske myndigheder pegede på, at der, selv om der var fastsat et budget på 9 055 mio.

([16]) EFT C 68 af 6. 3. 1996, s. 9.
([17]) EFT C 128 af 8. 5. 1993, s. 6.
([18]) EFT C 70 af 8. 3. 1996, s. 6.

ESP (54,2 mio. ECU) til denne støtteordning, kun var blevet afsat 149 mio. ESP (891 000 ECU) til lån til udskiftning af køretøjer. Disse lånegarantier er blevet muliggjort ved hjælp af et midlertidigt maksimumsbidrag på 9 % af kreditbeløbet til de gensidige garantiselskaber, således at de interesserede virksomheder kan opnå lån på gunstigere vilkår.

Kommissionen bad først ved telefax og derpå i sit brev af 19. november 1997 de spanske myndigheder om yderligere oplysninger om de virksomheder, der ikke har transportvirksomhed som hovedaktivitet og kun opererer på lokale markeder uden at påvirke Fællesskabets samhandel. De spanske myndigheder svarede med deres breve af 27. november 1997 og 20. februar 1998, indgået til Kommissionens generalsekretariat henholdsvis den 3. december 1997 og den 23. februar 1998. Disse oplysninger viser, at der blandt køberne af køretøjer i kategori D er nogle støttemodtagere, som driver virksomhed på grundlag af begrænsede tilladelser og kan identificeres af de spanske myndigheder.

IV

Ifølge traktatens artikel 92 er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne. Dette støttebegreb kræver derfor undersøgelse af tre grundlæggende forhold: anvendelse af statsmidler, fordrejning af konkurrencen og påvirkning af samhandelen.

I det foreliggende tilfælde mener Kommissionen, at støtten til indkøb af erhvervskøretøjer gives ved hjælp af statsmidler, da den stammer fra det spanske industri- og energiministeriums budget.

Den pågældende støtte tager form af en støtte til indkøb af erhvervskøretøjer, hvilket forudsætter, at disse køretøjers købere nyder godt af den i form af en prisnedsættelse.

Hvad køberne angår, gælder foranstaltningen fysiske personer, SMV, lokale eller regionale myndigheder eller lokale servicevirksomheder. Støtten formindsker normale omkostninger i forbindelse med deres erhvervsaktivitet, som deres konkurrenter derimod må afholde. Kommissionen mener, at støtten styrker modtagervirksomhedernes finansielle stilling og præstationsmuligheder, og derved begunstiger dem i forhold til deres konkurrenter.

Kommissionen mener ikke, at samhandelen mellem medlemsstaterne påvirkes i den betydning, som anvendes i traktatens artikel 92, stk. 1, når støttemodtagerne er offentlige eller private foretagender, som leverer offentlige, lokale eller regionale tjenesteydelser, der ikke ifølge fællesskabsretten ([19]) er åbne for konkurrence fra transportvirksomheder i andre medlemsstater. Støtten ydes i forbindelse med levering af en offentlig tjeneste på grundlag af en koncessionsaftale på et reguleret marked. Da markedet ikke er liberaliseret, er der ingen konkurrence fra transportvirksomheder i andre medlemsstater og derfor heller ingen tilknytning til internationale transporttjenester.

Kommissionen mener derfor ikke, at Plan Renove's foranstaltninger med hensyn til offentlige regionale eller lokale foretagender eller lokale offentlige servicevirksomheder, der er omfattet af en koncessionsordning, udgør statsstøtte efter traktatens artikel 92, stk. 1, da de tjenesteydelser, som leveres af disse foretagender og virksomheder, ikke påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

I de tilfælde, hvor støtten gives til fysiske personer eller SMV, som tilhører bestemte dele af transportsektoren og udelukkende findes på lokalt eller regionalt plan, og hvor der udelukkende gives støtte til anskaffelse af små erhvervskøretøjer (kategori D), som normalt benyttes til meget korte ture i det lokale område, kan støtten heller ikke anses for at påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne. Denne form for erhvervsvirksomhed anses kun for at påvirke de pågældende virksomheders lokale markeder. Desuden har disse tjenesteydelser for egen regning kun ubetydelig indflydelse på transportmarkedet, fordi det ud fra et økonomisk synspunkt ikke er nogen holdbar løsning at lade en transportvirksomhed levere offentlig tjeneste på kontrakt. Efter Kommissionens opfattelse udgør den pågældende støtte derfor ikke statsstøtte efter traktatens artikel 92, stk. 1.

De øvrige støttemodtagere, der har transport som hovedaktivitet eller blot som en sekundær aktivitet, konkurrerer derimod med transportvirksomheder i Spanien eller andre medlemsstater, som ikke kan få del i støtten i forbindelse med Plan Renove, idet liberaliseringen af vejgodstransporten i 1995 åbnede for konkurrence med virksomheder i andre medlemsstater, både når det gælder international transport, og når det drejer sig om cabotage.

([19]) Artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 2454/92 af 23. juli 1992 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EFT L 251 af 29. 8. 1992, s. 1) og Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (L 156 af 28. 6. 1969, s. 1), senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1893/91 (EFT L 169 af 29. 6. 1991, s. 1).

Selv om der ud fra et formelt synspunkt ikke er nogen retlig hindring for, at transportvirksomheder, der ikke er hjemmehørende i Spanien, kan modtage støtte i forbindelse med Plan Renove, omend ad indirekte vej, mener Kommissionen, at ordningen i praksis til en vis grad er diskriminerende over for de ikke-hjemmehørende transportvirksomheder, fordi de er forpligtet til at ophugge et køretøj, som er indregistreret i Spanien, og derfor skal opnå ophugningsrettigheder fra spanske virksomheder, der til gengæld kan opnå støtten direkte, uden at skulle benytte mellemled.

Det kan derfor med rimelighed konkluderes, at støtten til anskaffelse af erhvervskøretøjer på grundlag af Plan Renove også fører til fordrejning af konkurrencen mellem spanske transportvirksomheder og transportvirksomheder, som opererer i Spanien, men er hjemmehørende i andre medlemsstater. Men frem for alt fordrejer støtten konkurrencen eller truer med at gøre det, fordi modtagerne af støtte i forbindelse med Plan Renove får en fortrinsstilling i forhold til de konkurrenter, der ikke kan nyde godt af støtteordningen.

Kommissionen erkender dog, at ICO's forvaltning af lånene ikke indebærer nogen potentiel forskelsbehandling af støttemodtagerne.

Når en støtte giver virksomhederne i en bestemt sektor, som deltager i Fællesskabets samhandel, en stærkere stilling, må samhandelen betragtes som påvirket i den betydning, der benyttes i traktatens artikel 92, stk. 1. Da støtten i forbindelse med Plan Renove Industrial styrker modtagervirksomhedernes finansielle stilling og præstationsmuligheder i forhold til deres konkurrenters, og da denne virkning gør sig gældende inden for Fællesskabets samhandel, mener Kommissionen, at samhandelen kan anses for påvirket på grund af den pågældende støtte.

V

Kommissionen mener derfor, at støtten til SMV i forbindelse med Plan Renove er en støtte efter traktatens artikel 92, stk. 1, hvorefter støtte, som har de deri nævnte karakteristika i princippet er uforenelig med fællesmarkedet. Traktatens artikel 77 og dens artikel 92, stk. 2 og 3, opregner de støtteformer, som er eller kan være forenelige med fællesmarkedet.

Traktatens artikel 77, der tager specielt sigte på transportsektorens behov, fastsætter undtagelser for statsstøtte til samordning af transportvæsenet eller som godtgørelse for levering af en offentlig tjenesteydelse. I overensstemmelse med denne artikel tillader Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje ([20]), senest ændret ved forordning (EF) nr. 543/97 ([21]), støtte til samordning af transportvæsenet. Kommissionen mener dog ikke, at den spanske støtteordning kan komme ind under nogen af undtagelserne i denne forordning, da der ikke er tale om en foranstaltning, som er nødvendig for at samordne transportvæsenet.

Begrebet støtte, der modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, indebærer et statligt indgreb i transportsektoren. Jo mere en sektor liberaliseres, desto mindre behøver medlemsstaterne at samordne aktiviteterne. På et liberaliseret transportmarked kan markedet således selv foretage samordningen inden for rammerne af de betingelser, medlemsstaterne har fastsat i overensstemmelse med fællesskabsretten, jf. traktatens artikel 75. De særlige undtagelser vedrørende transport finder derfor ikke anvendelse i dette tilfælde.

Heller ikke undtagelserne i traktatens artikel 92, stk. 2, finder anvendelse i dette tilfælde, da støtten ikke tjener de fastsatte formål. Ifølge denne bestemmelse er støtten forenelig med fællesmarkedet, hvis der er tale om støtte af social karakter til enkelte forbrugere, eller hvis støtten har til formål at råde bod på skader, der er forårsaget af naturkatastrofer eller af andre usædvanlige begivenheder, eller ulemper, der er forårsaget af Tysklands deling.

Ifølge traktatens artikel 92, stk. 3, kan en støtte betragtes som forenelig med fællesmarkedet. For at sikre, at fællesmarkedet fungerer korrekt, og i betragtning af traktatens principper i henseende til konkurrence, skal undtagelserne i denne artikel fortolkes strikt, når støtteforanstaltningerne vurderes.

Ifølge artikel 92, stk. 3, litra a), kan der indrømmes undtagelse for støtte, som fremmer udviklingen i områder, der har økonomiske vanskeligheder eller særligt behov for bistand. Undtagelsen gælder ikke støtteordninger, som ikke indeholder et regionalt element — ordninger, der omfatter hele medlemsstatens territorium — og har et klart sektorformål, og Kommissionen har normalt anlagt den betragtning, at støtte til anskaffelse af køretøjer ikke kan begrundes med regionale hensyn inden for den fælles transportpolitiks rammer på grund af støtteobjektets mobilitet. Det samme kan siges om undtagelsen vedrørende regionaludvikling i traktatens artikel 92, stk. 3, litra c).

([20]) EFT L 130 af 15. 6. 1970, s. 1.
([21]) EFT L 84 af 26. 3. 1997, s. 6.

Med hensyn til undtagelserne i artikel 92, stk. 3, litra b) og d), har den pågældende støtte ikke til formål at fremme virkeliggørelsen af et projekt af fælleseuropæisk interesse eller afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i den spanske økonomi, og den har heller ikke sådanne projekters typiske kendetegn. Den tjener heller ikke til fremme af kulturen eller bevarelse af kulturarven og kan ikke støttes på nogen af de øvrige undtagelser ifølge Rådets lovgivning.

Artikel 92, stk. 3, litra c), fastsætter også en undtagelse for støtte til fremme af visse økonomiske aktiviteter, når støtten ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse. Retspraksis kræver bl.a., at støtten skal være begrænset til de tilfælde, hvor støtten er nødvendig for at nå mål, som markedskræfterne ikke kan virkeliggøre af sig selv (Domstolens dom af 17. september 1980 i sag C-730/79 Philip Morris/ Kommissionen ([22]). Kommissionen mener derfor ikke, at de anmeldte støtteforanstaltninger kan vurderes på grundlag af traktatens artikel 92, stk. 3, litra c).

Kommissionen har vedtaget nogle særlige betingelser for ydelse af støtte, der ikke betragtes som uforenelig med traktatens artikel 92, de minimis-regelen. Som Kommissionen allerede gjorde opmærsom på, da den indledte proceduren i artikel 93, anses visse beløb, der ydes af medlemsstaterne, ifølge disse regler ikke for i mærkbar grad at påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene, fordi deres størrelse er begrænset. De minimis-regelen undtager dog udtrykkeligt transportsektoren fra dette område, da den er præget af et stort antal små virksomheder, og selv forholdsvis små beløb derfor kan påvirke konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne.

Kommissionen mener heller ikke, at argumenterne i forbindelse med anvendelsen af Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til SMV og anvendelsen af de minimis-regelen på virksomheder, som udfører transport for egen regning, er holdbare. Transportsektoren omfatter transport for såvel fremmed som egen regning, og den ene transportform kan erstatte den anden. Både fra et makroøkonomisk og et driftsmæssigt synspunkt giver anvendelse af eksterne transporttjenester under bestemte omstændigheder mulighed for optimal anvendelse af fleksibilitet i forbindelse med ressourcer og tilrettelæggelsen af transporten.

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

Kommissionen anser det for et gyldigt argument, at en finansiel tilskyndelse kan bidrage til at fjerne erhvervskøretøjer, hvis sikkerheds- eller miljømæssige standard i teknisk henseende er lav, fra markedet. Den pågældende medlemsstat skal imidlertid kunne påvise de foreslåede foranstaltningers positive virkninger.

For at være forenelig med fællesmarkedet skal støtten til anskaffelse af erhvervskøretøjer i henhold til fællesskabsrammebestemmelserne for statsstøtte til miljøbeskyttelse ([23]) navnlig udformes således, at de støtteberettigede udgifter er strengt begrænsede til de ekstraordinære investeringsomkostninger, som er nødvendige for at opfylde miljømæssige formål, idet der opnås højere standarder end de ved lov foreskrevne. En lignende betragtning kan anlægges, når det gælder sikkerhedsstandarder. Ingen foranstaltning, der er berettiget i henhold til rammebestemmelserne, kan under nogen omstændigheder være i strid med Fællesskabets øvrige retsforskrifter eller med traktatens artikler.

I sine rammebestemmelser anlægger Kommissionen ikke det synspunkt, at støtte, der ydes for at sikre opfyldelsen af gældende tekniske standarder af bindende karakter, er berettiget, medmindre den vedrører bestemte investeringer i faste aktiviteter. En sådan støtte fordrejer konkurrencen mærkbart, da den støtter investeringer, som er nødvendige af økonomiske hensyn og derfor uundgåelige. Støtte for at kompensere for sådanne investeringer kan ikke anses for at tjene fælleseuropæiske interesser.

For det første har Spanien ikke på noget tidspunkt forelagt Kommissionen noget bevis for foranstaltningens positive virkninger eller for, at den kan betragtes som en tilskyndelse til at gå længere end de gældende tekniske standarder af bindende karakter.

For det andet må støtte til anskaffelse af tonnage, herunder til øget tonnage — der er ikke nøjagtig overensstemmelse med hensyn til størrelsen af de nye og de udtagne køretøjer — på et marked med kapacitetsoverskud som sektoren for landevejstransport, i princippet anses for at stride mod Fællesskabets interesser. Kommissionen har fået bekræftet, at støtten i forbindelse med Plan Renove har medført en vis kapacitetsforøgelse, selv om Kommissionen erkender, at ordningen med forudgående kontrol giver tilstrækkelig sikkerhed for, at de udskiftede køretøjer tages definitivt ud af drift. Kommissionens sædvanlige praksis i forbindelse med støttesager er at godkende støtte til nye investeringer, som ikke kan foretages på anden måde, men ikke til udskiftning alene ([24]).

([23]) EFT C 72 af 10. 3. 1994, s. 3.
([24]) Afsnit 18 i Kommissionens meddelelse af 1975 (KOM(75) 77 endelig udg. af 26. februar 1975).

Ifølge støtteordningen efter Plan Renove er det imidlertid prisen på et nyt køretøj, der benyttes som beregningsgrundlag for støtten. Miljøhensyn tages ikke i betragtning. Støtten beregnes efter køretøjernes pris, ikke efter deres miljø- eller sikkerhedsmæssige fordele.

I beslutning 98/182/EF ([25]) mente Kommissionen, at en lignende foranstaltning i forbindelse med en ordning til forbedring af erhvervsmæssige vejtransportfirmaers konkurrencemæssige stilling kan fordreje konkurrencen, da dens formål er at formindske virksomhedernes normale driftsomkostninger, dvs. omkostninger, som deres konkurrenter skal afholde i deres fulde omfang.

Kommissionen mener derfor, at undtagelsen i traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), ikke finder anvendelse i det foreliggende tilfælde. De spanske myndigheder har heller ikke benyttet dette argument og heller ikke påvist, at støtten kan komme ind under nogle af de her nævnte undtagelser i traktaten, i forordning (EØF) nr. 1107/70 eller i andre af Rådets forordninger.

Kommissionen mener endvidere, at der har været en reel risiko for, at støtten i forbindelse med Plan Renove blev kumuleret med støtten i forbindelse med de garantiforanstaltninger, Kommissionen godkendte i 1993 og 1996, og at dette kan have givet anledning til støttebeløb, som ligger over dem, der er fastsat i Plan Renove.

På baggrund heraf mener Kommissionen, at støtten til bestemte fysiske personer og SMV til anskaffelse af erhvervskøretøjer i forbindelse med Plan Renove ikke er forenelig med fællesmarkedet efter traktatens artikel 92.

VI

Ifølge traktatens artikel 93, stk. 3, skulle Kommissionen have været underrettet så betids, at den havde kunnet nå at fremsætte sine bemærkninger. Spanien har anvendt støtteordningen uden at opfylde denne anmeldelsespligt, og Kommissionen mener derfor, at støtten er ulovlig i henhold til fællesskabsretten.

Kommissionen anser det ikke for et gyldigt argument, at støtten er blevet lovliggjort på grund af den tid, som er forløbet, siden ordningen blev sat i kraft. De spanske myndigheder har ikke opfyldt deres forpligtelse til i henhold til traktatens artikel 93, stk. 3, at anmelde planerne om at yde støtte og afvente Kommissionens beslutning om deres godkendelse. Kommissionen skal minde om, at en medlemsstat ifølge nævnte artikel ikke må gennemføre de påtænkte foranstaltninger, før den i artiklen nævnte fremgangsmåde har ført til en endelig beslutning, og at manglende opfyldelse af denne bestemmelse er et brud på fællesskabsretten, som kan indebære, at støtten skal tilbagebetales med renter.

Spanien fik meddelelse om indledning af proceduren i artikel 93 ved brev af 26. juni 1996. Kommissionen gjorde ved denne lejlighed den spanske regering opmærksom på sin meddelelse til medlemsstaterne ([26]), hvori den mindede om, at al ulovligt udbetalt støtte kan give anledning til en beslutning, som pålægger den pågældende medlemsstat at geninddrive støtten. I svar på skrivelsen i anledning af indledningen af proceduren hævdede Spanien, at en beslutning, der indebar tilbagebetaling af udbetalt støtte, ville stride mod proportionalitetsprincippet på grund af støttens ringe størrelse.

Kommissionen mener imidlertid, at tilbagebetaling i det foreliggende tilfælde er nødvendig for at genoprette de loyale konkurrencevilkår, der fandtes, før støtten blev ydet —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den støtte, der er ydet i forbindelse med Plan Renove Industrial til offentlige regionale foretagender og lokale offentlige servicevirksomheder i form af rentegodtgørelse ved anskaffelse af erhvervskøretøjer mellem august 1994 og december 1996 i henhold til samarbejdsaftalen mellem industri- og energiministeriet og Instituto de Crédito Oficial af 27. september 1994 udgør ikke statsstøtte efter traktatens artikel 92, stk. 1.

Artikel 2

Støtten til fysiske personer eller SMV, der udfører bestemte transportaktiviteter, som udelukkende foregår på lokalt eller regionalt plan, til anskaffelse af erhvervskøretøjer i kategori D, udgør ikke statsstøtte efter traktatens artikel 92, stk. 1.

Artikel 3

Al anden støtte til fysiske personer og SMV udgør statsstøtte efter traktatens artikel 92, stk. 1, og er ulovlig og uforenelig med fællesmarkedet.

([25]) EFT L 66 af 6. 3. 1998, s. 18.

([26]) EFT C 156 af 22. 6. 1995, s. 5.

Artikel 4

Spanien ophæver og geninddriver den i artikel 3 omtalte støtte. Støttebeløbet tilbagebetales efter reglerne i national ret, forhøjet med renter, der beregnes på grundlag af de referencesatser, som benyttes ved vurdering af regionale støtteordninger, fra støttens udbetalingsdato til den faktiske tilbagebetalingsdato.

Artikel 5

Spanien underretter senest to måneder efter datoen for meddelelse af denne beslutning Kommissionen om de foranstaltninger, Spanien har truffet for at efterkomme beslutningen.

Artikel 6

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Spanien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 1. juli 1998.

På Kommissionens vegne
Neil KINNOCK
Medlem af Kommissionen