

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 26 luglio 2000

relativa al regime di aiuti per l'acquisto di veicoli industriali al quale la Spagna ha dato esecuzione con la convenzione di cooperazione del 26 febbraio 1997 tra il ministero dell'Industria e dell'Energia e l'Istituto di credito pubblico

[notificata con il numero C(2000) 2465]

(Il testo in lingua spagnola è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2001/605/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera datata 26 febbraio 1997, protocollata dal Segretariato generale il 12 marzo 1997, la Spagna ha notificato alla Commissione una convenzione di collaborazione (di seguito denominata «convenzione»), datata 26 febbraio 1997, conclusa tra il ministero dell'Industria e dell'Energia e l'Istituto di credito pubblico (Instituto de Crédito Oficial, di seguito denominato ICO) relativa ad una linea speciale di credito per l'acquisto di veicoli industriali. La notifica è stata registrata con il n. N 171/97.
- (2) Tuttavia, la predetta convenzione, dotata tra l'altro di efficacia retroattiva a decorrere dal 1° gennaio 1997, è stata notificata alla Commissione lo stesso giorno della sua entrata in vigore. La Commissione ha potuto perciò esaminare il provvedimento quando questo era ormai già efficace. Di conseguenza il regime di aiuti in oggetto è stato considerato alla stregua di un regime non notificato e il suo nuovo numero di registrazione è stato modificato in NN 115/98.
- (3) Il 3 aprile 1997 è stata inviata alla Spagna una richiesta di ulteriori informazioni. Con lettere del 30 aprile, 3 giugno, 3 luglio, 10 settembre e 9 ottobre 1997, le autorità spagnole hanno chiesto alla Commissione una proroga del termine fissato per l'invio delle informazioni. Dopo la scadenza dell'ultimo termine del 10 novembre 1997, non essendo pervenuta da parte della Spagna nessuna altra comunicazione ufficiale sulle questioni sollevate, la Commissione ha avviato un'indagine preliminare sulla compatibilità della convenzione con il mercato comune basandosi sulle informazioni di cui dispone per altre vie.

⁽¹⁾ GU C 29 del 4.2.1999, pag. 14.

- (4) Con lettera datata 20 novembre 1997, la Commissione ha informato la Spagna della sua decisione di avviare il procedimento ex articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in riferimento all'aiuto in questione.
- (5) La decisione di avviare il procedimento è stata pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato i terzi interessati a presentare le proprie osservazioni sull'aiuto in questione.
- (6) Il governo spagnolo ha fatto pervenire i propri commenti in merito all'avvio del procedimento formale di esame con lettera datata 22 febbraio 1999. La Commissione non ha invece ricevuto alcuna osservazione da parte di terzi interessati.

II. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEL REGIME DI AIUTI

- (7) La convenzione conclusa il 26 febbraio 1997 tra il ministero dell'Industria e dell'Energia spagnolo e l'ICO istituisce un regime di aiuti all'acquisto di veicoli industriali. Il regime è inteso a concedere incentivi a persone fisiche che esercitano un'attività in proprio e alle PMI per l'acquisto di veicoli industriali nuovi in sostituzione di veicoli usati. Di conseguenza, come già il precedente regime di aiuti spagnolo denominato «Plan Renove Industrial», il regime in oggetto si prefigge l'obiettivo principale di promuovere il rinnovo del parco veicoli industriali in Spagna.
- (8) A questo scopo, l'ICO metterà a disposizione una linea di credito di 35 miliardi di ESP (210 milioni di EUR) per il finanziamento di prestiti per l'acquisto di veicoli nuovi. Il ministero dell'Energia a sua volta rimborserà all'ICO — fino ad un massimo di 4,5 punti percentuali — la differenza tra il tasso di interesse sui prestiti concessi a norma del regime di aiuti e il tasso normalmente applicato alle transazioni finanziarie. L'ammontare complessivo del finanziamento statale può essere stimato in 3 miliardi di ESP (18 milioni di EUR). Secondo quanto previsto nella convenzione, il regime di aiuti viene attuato mediante la stipula di contratti di mediazione tra l'ICO e istituti finanziari pubblici e privati i quali si incaricheranno della concessione dei prestiti ai beneficiari del regime con le risorse erogate dall'ICO. La convenzione prevede inoltre che l'ICO possa a sua volta concludere convenzioni con altri enti finanziari per la concessione di prestiti alle stesse condizioni sopra descritte, senza però essere tenuto in tal caso a mettere a disposizione degli istituti di credito le risorse finanziarie ma rimborsando loro solo la differenza tra i tassi di interesse. Le autorità spagnole, con lettera datata 22 gennaio 1999, hanno chiarito che l'espressione «altri enti finanziari» è da intendersi riferita agli strumenti di finanziamento utilizzati dai produttori automobilistici.
- (9) Le modalità di rimborso del capitale e di pagamento degli interessi nonché le garanzie sul prestito saranno negoziate di volta in volta tra creditori ed ente finanziario interessato. Tuttavia, la convenzione stessa prevede una durata media del prestito di quattro anni, senza possibilità di dilazione, e una copertura massima del 70 % dei costi ammissibili, per cui nella convenzione stessa si stima che la quota di contributo statale ammonterà a 85 000 ESP (511 EUR) per ogni milione di ESP prestato (6 010 EUR).
- (10) Beneficiari del regime di aiuti sono le persone fisiche assoggettate all'imposta sulle attività economiche in Spagna e le imprese rientranti nella definizione di PMI ai sensi della normativa comunitaria che procedono all'acquisizione di un veicolo industriale nuovo tramite acquisto diretto o locazione finanziaria. I potenziali beneficiari sono tenuti inoltre a presentare un documento, rilasciato dalla direzione generale per il Traffico, che attesti che un altro veicolo industriale, immatricolato quanto meno dieci anni prima della presentazione della richiesta di contributo nel quadro del regime (sette anni per i trattori stradali), è stato definitivamente ritirato dal mercato e rottamato. Il veicolo nuovo deve essere acquistato in sostituzione di un veicolo con una capacità di carico pari o superiore.
- (11) A questo scopo, la convenzione distingue cinque categorie di veicoli: (A) trattori e autocarri di massa complessiva autorizzata superiore a 30 tonnellate; (B) autocarri di massa complessiva autorizzata compresa tra 12 e 30 tonnellate; (C) autocarri di massa complessiva autorizzata compresa tra 3,5 e 12 tonnellate; (D) furgoncini, furgoni e autocarri di massa complessiva autorizzata non superiore a 3,5 tonnellate; (E) autobus e pullman; (F) rimorchi e semirimorchi. La corrispondenza tra veicolo acquistato e veicolo ritirato è indicata nella seguente tabella:

⁽²⁾ Cfr. nota 1.

Tipo di veicolo acquistato	Tipo di veicolo che deve essere ritirato dal mercato
A: trattori e autocarri di massa complessiva autorizzata superiore a 30 tonnellate	A
B: autocarri di massa complessiva autorizzata compresa tra 12 e 30 tonnellate	A o B
C: autocarri di massa complessiva autorizzata compresa tra 3,5 e 12 tonnellate	A, B o C
D: furgoncini, furgoni e autocarri di massa complessiva autorizzata non superiore a 3,5 tonnellate	A, B, C o D
E: autobus e pullman	E
F: rimorchi e semirimorchi	F

Casi affini

- (12) Nella sua decisione 98/693/CE, del 1° luglio 1998, relativa al regime spagnolo di aiuti all'acquisto di veicoli industriali denominato «Plan Renove Industrial» (agosto 1994 — dicembre 1996) ⁽³⁾, la Commissione si è espressa in merito ad un regime di aiuti sostanzialmente identico al regime attualmente all'esame. In quella decisione, la Commissione ha concluso tra l'altro che gli aiuti — concessi a persone fisiche e PMI che esercitano un'attività di impresa a livello esclusivamente locale o regionale diversa dall'attività di autotrasporto — per l'acquisto di veicoli industriali della categoria D, non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Tutti gli altri aiuti previsti dallo stesso regime sono stati invece dichiarati illegali e incompatibili con il mercato comune.

III. OSSERVAZIONI DELLA SPAGNA

- (13) In risposta alla decisione della Commissione di avviare il procedimento di inchiesta ex articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, il governo spagnolo, con lettera datata 22 gennaio 1999, ha inviato alla Commissione le osservazioni che si riassumono di seguito.
- (14) La convenzione è stata notificata prima della sua entrata in vigore. L'estensione della copertura finanziaria ai prestiti concessi a decorrere dal 1° gennaio 1997 è stata introdotta nella convenzione per ragioni di ordine formale dettate dal fatto che il bilancio del ministero dell'Industria e dell'Energia deve coprire l'intero esercizio finanziario. Non sono stati concessi prestiti prima della firma della convenzione, né ciò sarebbe stato possibile dato che il meccanismo finanziario del regime è stato fissato dalla convenzione stessa.
- (15) La convenzione ha l'esclusiva finalità di promuovere il rinnovo del parco veicoli industriali, a prescindere dal proprietario o dalla destinazione d'uso del veicolo acquistato. La limitazione fondamentale imposta dalla convenzione è che il veicolo da rottamare abbia una capacità di carico uguale o superiore a quella del veicolo acquistato. Può quindi dirsi in sintesi che la convenzione istituisce un regime di aiuti di natura finanziaria per il rinnovo del parco veicoli industriali senza incrementarne la capacità.
- (16) Non può inoltre affermarsi, come fa la Commissione, che i beneficiari saranno le imprese che esercitano professionalmente servizi di autotrasporto e che la convenzione è perciò destinata ad una specifica categoria di imprese. Possono beneficiare dei contributi previsti dalla convenzione tutti i cittadini europei che fanno richiesta di cancellazione di un veicolo usato. Sebbene la convenzione prescriva obbligatoriamente che possano essere rottamati soltanto veicoli immatricolati in Spagna,

⁽³⁾ GU L 329 del 5.12.1998, pag. 23.

essa non impone che il veicolo da rottamare sia necessariamente di proprietà della persona che acquista il veicolo nuovo. Di conseguenza il regime non è discriminatorio in quanto si applica in ugual misura a tutti i potenziali beneficiari. In conclusione, il governo spagnolo afferma che il regime istituito con la convenzione in oggetto non è destinato ad una specifica categoria di imprese bensì costituisce un provvedimento di carattere generale rivolto sia alle persone fisiche che alle PMI a prescindere dal settore di attività.

- (17) A parere del governo spagnolo, inoltre, il regime in oggetto non determina alcuna consistente distorsione delle condizioni di concorrenza né incide sugli scambi tra gli Stati membri. Circa il 40 % dei veicoli sostituiti nel quadro del regime sono di massa ridotta (fino a 3,5 tonnellate), categoria cui appartengono veicoli che non hanno alcun impatto economico nel settore dell'autotrasporto.
- (18) Secondo il governo spagnolo è da respingere l'argomentazione che soltanto l'acquisto dei veicoli della categoria D da parte di persone fisiche o di persone giuridiche esercitanti a livello esclusivamente locale o regionale un'attività d'impresa diversa dal servizio di autotrasporto sia di scarsa rilevanza economica mentre tutti gli altri acquisti abbiano un impatto notevole sulle condizioni di concorrenza. L'unica distinzione che è possibile fare è quella tra i veicoli leggeri e tutte le altre tipologie di veicoli. Ai sensi della normativa spagnola in materia di rilascio delle autorizzazioni, tutte le autorizzazioni all'esercizio dell'attività di autotrasporto per mezzo di veicoli leggeri (massa inferiore a 6 tonnellate ovvero superiore ma con portata fino a 3,5 tonnellate) sono nazionali. Di conseguenza, lo scarso impatto che la Commissione attribuisce ai servizi di trasporto locale in conto proprio esercitato con veicoli della categoria D può altresì affermarsi quanto meno per tutti i veicoli leggeri dotati di autorizzazione esclusivamente nazionale. Rientrano in tale tipologia tutti i veicoli della categoria D e una parte dei veicoli della categoria C. Va inoltre considerato che i veicoli sostituiti in forza della convenzione rappresentano meno del 2 % del parco spagnolo di veicoli autorizzati e circa lo 0,03 % del parco veicoli industriali esistente nei dodici Stati membri. Di conseguenza, l'acquisto agevolato in forza del regime in esame ha un impatto trascurabile sulle condizioni di concorrenza.
- (19) Il governo spagnolo sostiene che la regola de minimis⁽⁴⁾ trova senz'altro applicazione alla convenzione, mentre non sarebbe applicabile l'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Le misure previste dalla convenzione non sono destinate ad imprese che esercitano professionalmente servizi di autotrasporto per conto proprio o per conto terzi, ma sono piuttosto destinate alle persone fisiche e alle PMI operanti in qualsiasi settore. In più, come riconosciuto dalla Commissione, il contributo massimo ammonta a 85 000 ESP per ogni milione di ESP prestato.
- (20) Il governo spagnolo sostiene infine che il regime di aiuti in esame è soggetto alla deroga dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, in quanto le misure previste dalla convenzione promuovono il traffico dei veicoli industriali senza alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Tali misure mirano ad incentivare l'investimento in nuovi veicoli industriali con l'obiettivo della ristrutturazione e dell'ammodernamento del parco veicoli senza incrementarne la capacità. Dato che i veicoli nuovi sono tecnologicamente più avanzati sia in termini di livelli di emissioni che di sicurezza, le misure contribuiranno a migliorare la sicurezza stradale ed ad accrescere la tutela ambientale.

IV. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

Articolo 87, paragrafo 1

- (21) L'articolo 87, paragrafo 1, del trattato dichiara incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.
- (22) Nel caso in esame, la Commissione ritiene che gli aiuti all'acquisto di veicoli industriali, sulla base di quanto disposto nella convenzione, siano concessi mediante risorse statali in quanto i contributi sono a carico del bilancio del ministero dell'Industria e dell'Energia spagnolo.

⁽⁴⁾ Comunicazione della Commissione relativa agli aiuti de minimis (GU C 68 del 6.3.1996, pag. 9). Cfr. anche disciplina comunitaria degli aiuti di Stato alle piccole e medie imprese (GU C 213 del 19.8.1992, pag. 2 e GU C 213 del 23.7.1996, pag. 4).

- (23) Il governo spagnolo sostiene che nella fattispecie non trova applicazione l'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, in quanto il regime di aiuti ha carattere generale e non è destinato ad una specifica categoria di imprese. Questa tesi, tuttavia, non può essere accolta. Se da una parte si può convenire che il regime in esame si applica in linea di principio a prescindere dal settore di attività dei potenziali beneficiari nonché in egual maniera a tutte le imprese e a tutte le persone fisiche che chiedono di beneficiarne, dall'altra è tuttavia chiaro che il regime è finalizzato esclusivamente all'acquisto di determinati veicoli industriali indicati nella convenzione, vale a dire trattori stradali, autocarri con massa complessiva autorizzata superiore a 3,5 tonnellate, furgoncini, furgoni e autocarri con massa complessiva autorizzata inferiore a 3,5 tonnellate, autobus, pullman, rimorchi e semirimorchi. Tenendo conto della tipologia dei veicoli, la Commissione ritiene che si possa ragionevolmente supporre che i potenziali beneficiari saranno di fatto persone fisiche o imprese che esercitano attività di autotrasporto, sia per conto proprio che per conto di terzi. In ogni caso il regime di aiuti andrà esclusivamente a beneficio di imprese o di persone fisiche che esercitano attività in proprio già in possesso dei predetti tipi di veicoli.
- (24) Oltre a ciò, gli aiuti in questione si configurano come aiuti all'acquisto in quanto agevolano gli acquirenti di veicoli industriali riducendo il costo dei veicoli stessi. Gli aiuti sono intesi ad agevolare persone fisiche e PMI riducendo i normali costi della loro attività d'impresa e quindi conferendo loro un vantaggio rispetto alle imprese concorrenti. La Commissione ritiene, pertanto, che il regime di aiuti rafforza la situazione finanziaria delle imprese beneficiarie, ampliando la loro capacità d'azione e conferendo loro un vantaggio competitivo. La Commissione ritiene perciò che il regime di aiuti oggetto d'esame favorisca di fatto una determinata categoria di imprese.
- (25) La liberalizzazione del trasporto su strada ⁽⁵⁾ ha favorito lo sviluppo della concorrenza a livello intracomunitario, sia nel trasporto internazionale che nel settore del cabotaggio. Di conseguenza, i beneficiari dell'aiuto che esercitano l'attività di autotrasporto come attività principale o ausiliaria si trovano a competere con imprese di autotrasporto di altri Stati membri. Si può pertanto ragionevolmente concludere che la concessione dei contributi all'acquisto di veicoli industriali, secondo le modalità stabilite nella convenzione, incide sugli scambi tra gli Stati membri e falsa o minaccia di falsare la concorrenza tra i vettori residenti in Spagna e i vettori che pur operando in Spagna hanno sede legale in un altro Stato membro ⁽⁶⁾. In ogni caso, il regime di aiuti falsa o minaccia di falsare la concorrenza in quanto pone i beneficiari del sistema di aiuti in una posizione privilegiata rispetto ai soggetti che ne sono esclusi.
- (26) Il governo spagnolo sostiene inoltre che la regola comunitaria de minimis è applicabile al regime in questione e che di conseguenza esso esula dal campo di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, affermazione questa che costituisce il corollario dell'argomentazione delle autorità spagnole secondo cui il regime non è destinato alle imprese di trasporto ma alle persone fisiche e alle PMI operanti in qualsiasi settore.
- (27) Sulla base della regola de minimis si considera che determinati finanziamenti erogati dagli Stati membri, in ragione del loro ridotto importo, non falsano o minacciano di falsare la concorrenza e gli scambi tra gli Stati membri in maniera significativa e per questo non costituiscono aiuti ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Tuttavia, la regola de minimis esclude esplicitamente dal proprio ambito di applicazione il settore dei trasporti, poiché in tale settore — caratterizzato dalla presenza di un elevato numero di piccole imprese ⁽⁷⁾ — anche importi relativamente ridotti possono avere ripercussioni sulle concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri.

⁽⁵⁾ *Trasporto merci*: regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, del 26 marzo 1992, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri (GU L 95 del 9.4.1992, pag. 1) e regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro (L 279 del 12.11.1993, pag. 1).

Trasporto passeggeri: regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1) e regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro (GU L 4 dell'8.1.1998, pag. 10). Quest'ultimo regolamento ha sostituito il regolamento (CEE) n. 2454/92 del Consiglio annullato dalla Corte di giustizia delle Comunità europee con la sentenza del 1° giugno 1994 nella causa C-388/92, Parlamento contro Consiglio (Racc. 1994, pag. I-2081) e tuttavia rimasto valido fino all'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 12/98.

⁽⁶⁾ Dai dati statistici disponibili risulta che nel periodo 1990-95, circa il 3% dell'attività complessiva di cabotaggio nell'Unione europea è stato effettuato in Spagna. Si può quindi affermare che i vettori residenti in Spagna si trovano di fatto a competere con vettori non residenti. Cfr. la relazione sull'applicazione del regolamento (CEE) n. 3118/93, [COM(98) 47 def. del 4 febbraio 1998].

⁽⁷⁾ La frammentazione del mercato dei trasporti in Spagna trova conferma nei dati statistici (*EU Transport in figures, Statistical Pocketbook*, Commissione europea/Eurostat 1998).

- (28) Come illustrato in precedenza nel considerando 23, la Commissione ritiene che il regime sia di fatto destinato alle imprese di autotrasporto sia per conto proprio che per conto di terzi. Di conseguenza, l'argomentazione del governo spagnolo che la regola de minimis è applicabile al regime in oggetto non può essere accolta.
- (29) Tuttavia, come ha sostenuto la Commissione nella decisione 98/693/CE 1998 ⁽⁸⁾ relativa ad un regime di aiuti sostanzialmente identico, si può supporre che se il beneficiario dell'aiuto esercita a livello esclusivamente locale o regionale un'attività d'impresa diversa dal servizio di trasporto, l'incentivo sarà destinato all'acquisto di un veicolo industriale leggero (categoria D), veicolo tipicamente utilizzato in tale contesto per percorsi di brevissima distanza, e si può quindi concludere che tale aiuto non altera le condizioni degli scambi tra gli Stati membri. È da ritenere infatti che tali attività economiche abbiano ripercussioni esclusivamente sul mercato locale o regionale in cui l'impresa opera. Oltre a ciò, l'attività in conto proprio ha un'incidenza trascurabile sul mercato dei trasporti in quanto affidare l'attività in questione ad un'impresa di autotrasporto non rappresenta un'opzione economicamente valida.
- (30) A tale proposito, la Spagna afferma che anche i veicoli della categoria C (con massa complessiva autorizzata inferiore a 6 tonnellate o superiore ma con una portata fino a 3,5 tonnellate) esulano dal campo di applicazione dell'articolo 87 dato che, ai sensi della normativa spagnola in materia di rilascio delle autorizzazioni, a tali veicoli può essere rilasciata un'autorizzazione esclusivamente nazionale.
- (31) Il fatto che alcuni veicoli industriali siano autorizzati ad operare solo a livello nazionale non elimina il rischio di distorsioni della concorrenza. Tanto più che, a seguito della liberazione dell'accesso al cabotaggio, gli autotrasportatori spagnoli che operano esclusivamente a livello nazionale possono trovarsi a dover competere con vettori non residenti che operano nel settore del cabotaggio in Spagna, con inevitabili ripercussioni sugli scambi tra gli Stati membri. Tenuto conto di queste circostanze, la Commissione è del parere che tali effetti distorsivi possano ragionevolmente escludersi solo nel caso del servizio di autotrasporto in conto proprio a livello locale o regionale, tipicamente esercitato con veicoli della categoria D. A tale riguardo, la Commissione non ritiene di doversi discostare dalle conclusioni cui è giunta con la decisione 98/693/CE.
- (32) Per le ragioni suesposte, la Commissione ritiene che l'aiuto accordato ai sensi della convenzione per l'acquisto di veicoli industriali da parte di persone fisiche e di PMI — fatta eccezione per l'acquisto di veicoli industriali della categoria D da parte di operatori in conto proprio che esercitano l'attività a livello locale o regionale — costituisce un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Di conseguenza, l'aiuto è in principio incompatibile con il mercato comune a meno che non rientri in una delle deroghe previste dal trattato CE o dalla legislazione derivata.

Articolo 87, paragrafo 3, lettera c)

- (33) A norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche possono essere considerati compatibili con il mercato comune, sempre che non alterino le condizioni degli scambi e della concorrenza in misura contraria al comune interesse. Secondo la giurisprudenza consolidata, tra l'altro, l'aiuto deve limitarsi ai casi in cui sia necessario per realizzare obiettivi che non possono essere altrimenti conseguiti dalle sole forze di mercato [sentenza della Corte di giustizia del 17 settembre 1980 nella causa C-730/79, Philip Morris Holland BV contro Commissione ⁽⁹⁾]. Inoltre, l'articolo 6 del trattato, in combinato disposto con l'articolo 3, lettera g), stabilisce che gli obiettivi di tutela dell'ambiente devono essere integrati nella definizione e nell'attuazione delle politiche comunitarie in materia di concorrenza, compresi gli aiuti di Stato, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. La politica della concorrenza e la politica ambientale non sono cioè politiche opposte ma andrebbero al contrario integrate tra loro così da consentire un alto livello di tutela ambientale.

⁽⁸⁾ Cfr. nota 3.

⁽⁹⁾ Racc. 1980, pag. 2671.

- (34) Il governo spagnolo sostiene che il regime in esame mira ad incentivare gli investimenti in veicoli industriali nuovi con l'obiettivo della ristrutturazione e dell'ammodernamento del parco veicoli, senza aumentarne la capacità. Di conseguenza, visto che, sia in termini di livelli di emissioni che di standard di sicurezza, i veicoli nuovi sono tecnologicamente più avanzati rispetto ai veicoli usati, le misure adottate contribuiranno a migliorare la sicurezza stradale e la tutela ambientale. Pertanto al regime di aiuti in esame deve applicarsi la deroga prevista all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE.
- (35) La Commissione considera valido l'argomento che gli incentivi finanziari possono contribuire ad eliminare dal mercato veicoli industriali di basso livello tecnico sotto il profilo della sicurezza e/o delle emissioni inquinanti. Tuttavia, sebbene la sostituzione di veicoli usati con veicoli nuovi possa in qualche misura apportare dei vantaggi in termini di sicurezza e di tutela ambientale, va rammentato che per beneficiare della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE per ragioni attinenti alla sicurezza e alla tutela ambientale, la Commissione ritiene che l'aiuto all'acquisto dei veicoli debba limitarsi allo stretto necessario per coprire i costi supplementari necessari per attuare norme più severe di quelle già imposte per legge o per adeguarsi a nuove disposizioni o norme ambientali obbligatorie ⁽¹⁰⁾.
- (36) Nel caso di specie, tuttavia, la convenzione non contiene disposizioni a garanzia di più elevate prestazioni in termini di sicurezza e di emissioni. Al contrario, il regime di aiuti istituito dalla convenzione concede un contributo proporzionale solo al prezzo del veicolo nuovo e quindi ha il mero scopo di incentivare la sostituzione di veicoli industriali usati senza prefiggersi obiettivi ambientali e/o di sicurezza.
- (37) Il fatto che il contributo sia previsto solo nel caso di acquisto di un veicolo con una capacità di carico uguale o minore rispetto al veicolo usato implica che il regime non determinerà un aumento della capacità complessiva. Tuttavia, occorre rammentare che in un mercato caratterizzato da sovracapacità, come quello dell'autotrasporto, l'aiuto all'acquisto di tonnellaggio, ancorché finalizzato alla sostituzione del tonnellaggio esistente, è in principio contrario all'interesse comunitario.
- (38) Inoltre, gli aiuti intesi a sollevare un'impresa da oneri finanziari che essa dovrebbe normalmente sostenere nell'ambito della sue normali attività sono ritenuti contrari all'interesse comune e non sono perciò ammessi alla deroga prevista dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE ⁽¹¹⁾. Come evidenziato al considerando 24, la Commissione ritiene che gli aiuti concessi ai sensi del regime in esame vadano a beneficio delle persone fisiche e delle PMI riducendone i normali costi di esercizio.
- (39) Per tali motivi, la Commissione è del parere che la deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE non sia applicabile nella fattispecie. Inoltre, le autorità spagnole non hanno fornito argomenti sufficienti né hanno dimostrato in maniera conclusiva che l'aiuto in oggetto è suscettibile di deroga a norma di altre disposizioni del trattato o della legislazione derivata.
- (40) Di conseguenza, ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, la Commissione ritiene che l'aiuto all'acquisto di veicoli industriali concesso a favore di persone fisiche e di PMI — ad eccezione del finanziamento per l'acquisto di veicoli industriali della categoria D da parte di operatori che esercitano l'attività in conto proprio esclusivamente a livello locale o regionale (che non rientra nella definizione di aiuto di cui all'articolo 87) — non è compatibile con il mercato comune.

Articolo 88, paragrafo 3

- (41) Ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, alla Commissione sono comunicati, in tempo utile perché presenti le sue osservazioni, i progetti diretti a istituire o modificare aiuti. Lo stesso articolo stabilisce che lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che il procedimento ex articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE abbia condotto a una decisione finale.

⁽¹⁰⁾ Cfr. disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente (GU C 72 del 10.3.1994).

⁽¹¹⁾ Decisione 98/128/CE della Commissione (GU L 66 del 6.3.1998 pag. 18) e causa T-459/93, Siemens SA contro Commissione, sentenza 8 giugno 1995 (Racc. 1995, pag. II-1675).

- (42) Nella fattispecie, il regime di aiuti è stato notificato alla Commissione il giorno stesso della sua entrata in vigore, vale a dire il 26 febbraio 1997. Di conseguenza, la Commissione non ha avuto il tempo sufficiente per esaminare il provvedimento in questione. Va altresì rilevato che, in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, le autorità spagnole hanno dato esecuzione al regime senza aspettare la relativa decisione della Commissione.

V. CONCLUSIONI

- (43) La Commissione ritiene che la Spagna abbia dato illegalmente esecuzione al regime di aiuti in oggetto in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, e che gli aiuti, concessi in forza di detto regime, considerati incompatibili con il mercato comune dovranno essere recuperati, secondo le modalità stabilite all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ⁽¹²⁾,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

I contributi finanziari concessi nel quadro della convenzione di cooperazione del 26 febbraio 1997 a persone fisiche assoggettate all'imposta sulle attività economiche in Spagna e a PMI che esercitino a livello esclusivamente locale o regionale un'attività d'impresa diversa dal servizio di autotrasporto, per l'acquisto di un veicolo industriale rientrante nella categoria D, come definita nella convenzione, non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

Articolo 2

Tutti gli altri contributi concessi nel quadro della convenzione di cooperazione del 26 febbraio 1997 a persone fisiche assoggettate all'imposta sulle attività economiche e a PMI sono incompatibili con il mercato comune.

Articolo 3

La Spagna è tenuta a dare conferma alla Commissione che nessun aiuto è stato concesso nel quadro del regime in oggetto successivamente al 31 dicembre 1997, data di scadenza dello stesso, e che le misure di aiuto non si applicano più.

Articolo 4

1. La Spagna prenderà tutte le misure necessarie per recuperare dai beneficiari gli aiuti loro concessi illegalmente di cui all'articolo 2.

2. Il recupero viene eseguito senza indugio secondo le procedure previste dall'ordinamento nazionale, a condizione che queste consentano l'esecuzione immediata ed effettiva della presente decisione. L'importo dell'aiuto da recuperare comprende gli interessi, che decorrono dalla data in cui il beneficiario ne ha avuto disponibilità fino alla data dell'effettivo recupero. Gli interessi sono calcolati sulla base del tasso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'equivalente-sovvenzione nel quadro degli aiuti a finalità regionale.

Articolo 5

Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, la Spagna informa la Commissione circa i provvedimenti presi per conformarvisi.

Articolo 6

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 26 luglio 2000.

Per la Commissione
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente

⁽¹²⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.