

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 26 juli 2000

om det stödprogram som införts av Spanien för inköp av nyttofordon och som inrättats genom samarbetsavtalet av den 26 februari 1997 mellan spanska industri- och energiministeriet (Ministerio de Industria y Energía) och statliga kreditinstitutet (Instituto de Crédito Oficial)

[delgivet med nr K(2000) 2465]

(Endast den spanska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2001/605/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med ovannämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽¹⁾, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

- (1) Genom skrivelse av den 26 februari 1997, registrerad på generalsekretariatet den 12 mars 1997, anmälde Spanien till kommissionen samarbetsavtalet (nedan kallat avtalet) av den 26 februari 1997 mellan spanska industri- och energiministeriet (Ministerio de Industria y Energía) och statliga kreditinstitutet (Instituto de Crédito Oficial, nedan kallat ICO). Anmälan avsåg en särskild kredit för anskaffning av nyttofordon. Anmälan tilldelades referensnummer N 171/97.
- (2) Anmälan till kommissionen gjordes dock samma dag som avtalet trädde i kraft. Dessutom gällde det retroaktivt från och med den 1 januari 1997. Följaktligen har kommissionen endast kunnat granska en åtgärd som redan vidtagits. Därför betraktades det berörda stödprogrammet som icke anmält, och det har därför omregistrerats med referensnummer NN 115/98.
- (3) En skrivelse med anmodan om att inkomma med ytterligare information sändes till Spanien den 3 april 1997. I skrivelser av den 30 april, 3 juni, 3 juli, 10 september och 9 oktober 1997 begärde de spanska myndigheterna en förlängning av tidsfristen för att inkomma med den efterfrågade informationen. Efter det att den senaste tidsfristen löpte ut, den 10 november 1997, har inga ytterligare skrivelser inkommit från Spanien. Därefter inledde kommissionen en preliminär undersökning i syfte att utröna huruvida samarbetsavtalet är förenligt med den gemensamma marknaden, med utgångspunkt i tillgänglig information.

⁽¹⁾ EGT C 29, 4.2.1999, s. 14.

- (4) Kommissionen underrättade Spanien, genom skrivelse av den 20 november 1997, om sitt beslut att med avseende på detta stöd inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget.
- (5) Kommissionens beslut att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ⁽²⁾. Kommissionen uppmanade berörda parter att yttra sig om stödet i fråga.
- (6) Den spanska regeringen lämnade, i en skrivelse av den 22 februari 1999, sina kommentarer och synpunkter till kommissionen avseende inledandet av det formella undersökningsförfarandet. Kommissionen har dock inte mottagit kommentarer från några andra berörda parter.

II. UTFÖRLIG BESKRIVNING AV STÖDPROGRAMMET

- (7) Genom det avtal som träffades den 26 februari 1997 mellan spanska industri- och energiministeriet och ICO upprättas ett stödprogram för anskaffning av nyttofordon. Programmet syftar till att uppmuntra egenföretagare samt små och medelstora företag att ersätta sina äldre nyttofordon med nya. Således, och i linje med det tidigare spanska stödprogrammet "Plan Renove Industrial", är syftet med föreliggande program att främja en modernisering av nyttofordonsparken i Spanien.
- (8) För detta ändamål kommer ICO att ställa en kredit på 35 miljarder pesetas (210 miljoner euro) till förfogande för finansiering av lån för anskaffning av nya fordon. Industri- och energiministeriet kommer i sin tur att kompensera ICO med upp till 4,5 procentenheter för skillnaden mellan den räntesats som gäller för dessa lån och den räntesats som normalt gäller för finansiella transaktioner. Den uppskattade totalsumman för ett sådant statligt ingripande är 3 miljarder pesetas (18 miljoner euro). Enligt avtalet kommer stödprogrammet att genomföras via medlingskontrakt mellan ICO och offentliga och privata finansiella institut. De senare kommer därefter att ge lån till stödmottagare med hjälp av de medel som ICO ställer till förfogande. Enligt avtalet får ICO dessutom ingå avtal med andra finansiella institut för beviljande av lån på samma villkor som ovan, men utan att tillhandahålla låntagarna andra medel än kompensationen för skillnaden mellan räntesatser. I skrivelse av den 22 januari 1999 klargör de spanska myndigheterna att man med "andra finansiella institut" avser finansieringsavtal med fordonstillverkare.
- (9) För varje enskilt lån kommer låntagarna och det berörda finansiella institutet att förhandla om återbetalning av kapital, räntebetalningar och säkerheter. I själva avtalet anges dock att standardlöptiden för lånen skall vara fyra år, utan någon amorteringsfri period, samt att de får täcka högst 70 % av de stödberättigande kostnaderna. Mot bakgrund av detta uppskattas i avtalet att det statliga stödet för varje lån kommer att uppgå till 85 000 pesetas (511 euro) per utlånad miljon pesetas (6 010 euro).
- (10) Stödmottagare är fysiska personer som är registrerade för skatt på näringsverksamhet i Spanien samt företag som uppfyller gemenskapens definition av "små och medelstora företag" som köper ett nytt nyttofordon eller leasar det i avsikt att köpa det. Dessutom skall den potentiella stödmottagaren uppvisa ett dokument utfärdat av den statliga trafikmyndigheten, i vilket det intygas att ett annat nyttofordon, som registrerats minst tio år (sju år för dragfordon) innan stöd inom ramen för stödprogrammet begärs, slutgiltigt har tagits ur drift och lämnats till skrotning. Dessutom måste det fordon som skall anskaffas ersätta ett fordon med samma eller högre lastförmåga.
- (11) Därför görs i avtalet åtskillnad mellan sex kategorier av fordon: (A) dragfordon och lastbilar med högsta tillåtna vikt över 30 ton; (B) lastbilar med högsta tillåtna vikt mellan 12 och 30 ton; (C) lastbilar med högsta tillåtna vikt mellan 3,5 och 12 ton; (D) modifierade personbilar, skåpbilar och lastbilar med högsta tillåtna vikt 3,5 ton; (E) bussar; (F) släpvagnar och påhängsvagnar. Överensstämmelserna mellan nya och gamla fordon framgår av följande tabell:

⁽²⁾ Se fotnot 1.

Typ av anskaffat fordon	Typ av fordon som skall tas ur drift
A: Dragfordon och lastbilar med högsta tillåtna vikt över 30 t	A
B: Lastbilar med högsta tillåtna vikt mellan 12 och 30 ton	A eller B
C: Lastbilar med högsta tillåtna vikt mellan 3,5 and 12 ton	A, B eller C
D: Modifierade personbilar, skåpbilar och lastbilar med högsta tillåtna vikt 3,5 ton	A, B, C eller D
E: Bussar	E
F: Släpvagnar och påhängsvagnar	F

Liknande fall

- (12) I kommissionens beslut 98/963/EG av den 1 juli 1998 om det spanska stödprogrammet för anskaffning av industriella fordon, "Plan Renove Industrial" (augusti 1994–december 1996) ⁽³⁾, granskade kommissionen ett stödprogram som i allt väsentligt var identiskt med det stödprogram som nu är föremål för granskning. I det beslutet drog kommissionen bland annat slutsatsen att stöd för inköp av industriella fordon som hänförs till kategori D – som beviljas till fysiska personer eller små och medelstora företag som bedriver annan verksamhet än transportverksamhet endast på lokal eller regional nivå – inte utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget, medan allt annat stöd inom ramen för ovannämnda stödprogram anses vara olagligt och oförenligt med den gemensamma marknaden.

III. YTTRANDE FRÅN SPANIEN

- (13) Efter kommissionens beslut att inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i fördraget har den spanska regeringen meddelat kommissionen, i en skrivelse av den 22 januari 1999, sina kommentarer och synpunkter. Dessa kan sammanfattas enligt följande.
- (14) Avtalet anmälades innan det trädde i kraft. Det anges visserligen i avtalet att det får omfatta krediter som beviljats från och med den 1 januari 1997, men denna möjlighet togs med enbart med hänsyn till industri- och energiministeriets budget, som måste omfatta hela budgetåret. Inga krediter har beviljats före det datum då avtalet undertecknades, och det hade inte heller varit möjligt eftersom finansieringssystemet i stödprogrammet är baserat på avtalet självt.
- (15) Det enda syftet med avtalet är att främja en modernisering av nyttofordonsparken, utan hänsyn till vem som äger det inköpta fordonet eller till hur det används. En grundläggande restriktion som införs genom avtalet är att det fordon som skall skrotas måste ha en lastförmåga som är likvärdig med eller högre än lastförmågan hos det inköpta fordonet. Därför kan avtalet ses som ett program för finansiellt stöd till en modernisering av nyttofordonsparken – utan att dess kapacitet ökas.
- (16) Vidare kan man inte anta, som kommissionen gör, att stödmottagarna kommer att vara företag som tillhandahåller transporttjänster yrkesmässigt och att avtalet sålunda är inriktat på vissa företag. Enligt avtalet kan alla medborgare i Europeiska unionen som avregistrerar ett fordon vara stödmottagare. Även om avtalet föreskriver att det fordon som skall skrotas skall vara registrerat i Spanien,

⁽³⁾ EGT L 329, 5.12.1998, s. 23.

finns det inget krav på att det fordon som lämnas till skrotning måste ägas av den person som köper ett nytt fordon. Följaktligen är programmet inte diskriminerande, eftersom det gäller lika för alla potentiella stödmottagare. Sammanfattningsvis kan sägas att den spanska regeringen försäkrar, att det program som avses i avtalet inte är inriktat på vissa företag, utan att det utgör en generell åtgärd som är öppen för fysiska personer och för små och medelstora företag från alla sektorer.

- (17) Vidare menar den spanska regeringen att stödprogrammet varken snedvrider konkurrensen på något märkbart sätt eller påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Nära 40 procent av de fordon som bytts ut inom ramen för stödprogrammet återfinns i de lägre viktklasserna (upp till 3,5 ton). I denna kategori ingår fordon som inte har någon större ekonomisk betydelse ur transportsynpunkt.
- (18) Den spanska regeringen bestrider uppfattningen att de ekonomiska följderna är obetydliga endast när personer eller rättssubjekt, som bedriver annan verksamhet än transportverksamhet på lokal eller regional nivå, köper in fordon i kategori D, medan alla andra inköp skulle ha en märkbar effekt på konkurrensen. Om man måste dra en gräns så bör det göras mellan lätta fordon och alla andra fordon. Alla trafiktillstånd för lätta fordon (dvs. fordon med högsta tillåtna vikt under 6 ton eller över 6 ton men med en nyttolast på högst 3,5 ton) är nationella enligt spanska tillståndsbestämmelser. Kommissionens bedömning, dvs. att lokala tjänster som utförs för egen räkning med fordon ur kategori D inte har någon betydande inverkan – bör därför utvidgas, åtminstone till att omfatta alla lätta fordon med enbart nationella tillstånd. Bland dessa fordon ingår alla fordon i kategori D samt delar av kategori C. Dessutom utgör fordon som bytts ut enligt avtalet mindre än 2 % av de spanska fordon som beviljats tillstånd och cirka 0,03 % av nyttofordonsparken i de tolv medlemsstaterna. Därför har de subventionerade inköpen som görs inom ramen för stödprogrammet en försumbar inverkan på konkurrensen.
- (19) Den spanska regeringen hävdar att gemenskapens *de minimis*-regel (*) helt klart är tillämplig på avtalet, medan artikel 87.1 inte är tillämplig. De åtgärder som vidtas inom ramen för avtalet är inte inriktade på företag som tillhandahåller transporttjänster yrkesmässigt för egen eller annans räkning, utan är istället inriktade på fysiska personer samt små och medelstora företag inom alla sektorer. Dessutom – något som kommissionen också konstaterar – är maximibeloppet 85 000 pesetas per utlånad miljon.
- (20) Slutligen hävdar den spanska regeringen att det aktuella stödet är berättigat till undantag enligt artikel 87.3 c i fördraget, eftersom åtgärderna enligt avtalet underlättar trafik med nyttofordon utan att handelsvillkoren påverkas negativt i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. De uppmuntrar investeringar i nya nyttofordon i syfte att omstrukturera och modernisera fordonsparken, utan att öka kapaciteten. Om man antar att nya fordon i tekniskt hänseende är bättre än äldre fordon vad gäller både utsläppsnivåer och säkerhet, kommer åtgärderna därigenom att öka trafiksäkerheten och bidra till att skydda miljön.

IV. BEDÖMNING AV STÖDET

Artikel 87.1 i fördraget

- (21) Enligt artikel 87.1 i fördraget är varje stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.
- (22) Kommissionen anser i det aktuella fallet att stödet för anskaffning av nyttofordon, i enlighet med bestämmelserna i avtalet, ges med hjälp av statliga medel, eftersom bidragen kommer från det spanska industri- och energiministeriets budget.

(*) Kommissionens meddelande om *de minimis*-regeln för statligt stöd, EGT C 68, 6.3.1996, s. 9. Se också "Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till små och medelstora företag", EGT C 213, 9.8.1992, s. 2, och EGT C 213, 23.7.1996, s. 4.

- (23) Den spanska regeringen hävdar att stödprogrammet inte omfattas av artikel 87.1 i fördraget, eftersom det rör sig om en generell åtgärd som inte är inriktad på vissa företag. Denna ståndpunkt kan emellertid inte godtas. Det kan medges att det aktuella stödprogrammet formellt är tillämpligt oberoende av i vilken sektor de potentiella stödmottagarna bedriver sin verksamhet samt att det tillämpas lika för alla företag eller privatpersoner som kan dra nytta av det. Det står dock klart att programmet gäller enbart för inköp av vissa nyttofordon som anges i avtalet, dvs. dragfordon, lastbilar med högsta tillåtna vikt över 3,5 ton, modifierade personbilar, skåpbilar och lastbilar med högsta tillåtna vikt under 3,5 ton, bussar samt släpvagnar och påhängsvagnar. Med hänsyn till beskaffenheten hos de fordon som får subventioneras enligt avtalet, finner kommissionen att det är rimligt att anta att de potentiella stödmottagarna i praktiken kommer att vara fysiska personer och företag som bedriver transportverksamhet, antingen för egen räkning eller för annans räkning. I vilket fall som helst kommer stödprogrammet att gynna enbart företag eller egenföretagare som har något av de ovannämnda fordonen.
- (24) Det aktuella stödet ges dessutom i form av ett inköpsstöd, vilket betyder att köpare av nyttofordon kommer att gynnas genom att priset för sådana fordon sänks. Stödet är avsett att gynna fysiska personer samt små och medelstora företag genom att kostnaderna i deras normala affärsverksamhet sänks, något som gynnar dem i förhållande till deras konkurrenter. Kommissionen finner därför att stödet stärker stödmottagarnas ekonomiska ställning samt ger dem större handlingsfrihet och en konkurrensfördel jämfört med stora företag, som inte kan dra nytta av stödprogrammet i fråga. Kommissionen finner därför att det aktuella stödprogrammet i praktiken kommer att gynna vissa företag.
- (25) Liberaliseringen av vägtransporter ⁽⁵⁾ har lett till konkurrens inom gemenskapen, både vad gäller internationella transporter och cabotagesektorn. Därför finns det risk för att stödmottagare, som har transporter som sin huvudsakliga företagsverksamhet eller som sekundär verksamhet, kommer att konkurrera med transportföretag från andra medlemsstater. Det är därför rimligt att dra slutsatsen att beviljande av bidrag för inköp av nyttofordon enligt avtalet påverkar handeln mellan medlemsstater och leder till en snedvridding av konkurrensen eller hotar att snedvrida konkurrensen mellan företag som är etablerade i Spanien och sådana som bedriver verksamhet i Spanien men som är baserade i en annan medlemsstat ⁽⁶⁾. I alla händelser snedvrider stödprogrammet konkurrensen, eller hotar att snedvrida den, eftersom stödmottagarna får en gynnad ställning gentemot konkurrenter som inte har möjlighet att få stöd.
- (26) Den spanska regeringen hävdar också att gemenskapens *de minimis*-regel är tillämplig på programmet i fråga och att programmet följaktligen inte omfattas av artikel 87.1. Detta hävdande är grundat på det spanska argumentet att programmet inte är inriktat på företag som tillhandahåller transporttjänster utan på fysiska personer samt små och medelstora företag från alla sektorer.
- (27) *De minimis*-regeln innebär att vissa belopp som betalas ut av medlemsstaterna inte anses märkbart hota att snedvrida konkurrensen eller handeln mellan medlemsstaterna – tack vare den låga stödnivån – och att de därför inte omfattas av artikel 87.1. *De minimis*-regeln utesluter emellertid uttryckligen transportsektorn från tillämpningsområdet, eftersom även relativt små belopp inom denna sektor – som kännetecknas av ett stort antal småföretag ⁽⁷⁾ – kan få återverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstater.

⁽⁵⁾ *Godstransporter*: "Council Regulation (EEG) 881/92 of 26 March 1992 on access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States", EGT L 95, 9.4.1992, s. 1 (finns ej på svenska) och rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade (EGT L 279, 12.11.1993, s. 1).

Persontransporter: Rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss och rådets förordning (EG) nr 12/98 av den 11 december 1997 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (EGT L 4, 8.1.1998, s. 10). Det bör noteras att den senare förordningen ersatte rådets förordning (EEG) nr 2454/92, som upphävdes av EG-domstolen i domslutet av den 1 juni 1984 i mål C-388/92, Europaparlamentet mot rådet (Rec. 1994, s. I-2081). Bestämmelserna i förordning nr 2454/92 var dock i kraft fram till ikraftträdandet av förordning (EG) nr 12/98.

⁽⁶⁾ Tillgänglig statistik visar att mellan 1990 och 1995 utfördes cirka 3 % av all cabotagetrafik inom gemenskapen i Spanien. Man kan således dra slutsatsen att operatörer som är etablerade i Spanien i själva verket konkurrerar med transportoperatörer från andra länder. Se rapporten om genomförandet av förordning (EEG) nr 3118/93, [KOM(98) 47] slutlig av den 4 februari 1998.

⁽⁷⁾ Den fragmenterade transportmarknadsstrukturen i Spanien bekräftas av statistiska data (EU Transport in figures, Statistical Pocketbook, Europeiska kommissionen/Eurostat 1998).

- (28) I enlighet med vad som påpekas i skäl 23 anser kommissionen att programmet i praktiken är inriktat på företag som tillhandahåller transporttjänster antingen för egen räkning eller för annans räkning. Därför kan kommissionen inte godta den spanska regeringens argument att *de minimis*-regeln skall vara tillämplig på detta program.
- (29) Som kommissionen konstaterat i sitt beslut 98/693/EG ⁽⁸⁾, kan man emellertid anta att om stödmotagaren bedriver annan verksamhet än transportverksamhet endast lokalt eller regionalt, och om denne får bidrag för anskaffning av ett litet nyttofordon (kategori D), som vanligen används för mycket korta körningar i sådan miljö, kan man dra slutsatsen att sådant stöd inte påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Sådan affärsverksamhet anses nämligen påverka endast företagens lokala respektive regionala marknader. Dessutom har sådana tjänster som utförs för egen räkning en obetydlig inverkan på transporttjänstmarknaden, eftersom det ur ekonomisk synvinkel inte är ett ekonomiskt realistiskt alternativ att låta ett transportföretag utföra sådana tjänster på entreprenad.
- (30) I detta avseende hävdar Spanien att inte heller fordon i kategori C (fordon med en högsta tillåtna vikt under 6 ton eller över 6 ton men med en nyttolast på högst 3,5 ton) bör omfattas av artikel 87, eftersom dessa fordon tilldelas tillstånd enbart inom ramen för det spanska tillståndssystemet.
- (31) Det faktum att man för vissa nyttofordon har tillstånd att bedriva verksamhet endast lokalt utesluter inte risken för att konkurrensen skall snedvridas. Till följd av liberaliseringen av tillträdet till cabotage kan dessutom spanska operatörer som tillhandahåller enbart nationella tjänster komma att konkurrera med operatörer från andra länder som utför cabotage i Spanien, varvid handeln mellan medlemsstaterna skulle påverkas. Under sådana omständigheter finner kommissionen att det är rimligt att utesluta sådana snedvridande effekter enbart för transportverksamhet för egen räkning på lokal eller regional nivå, som vanligen utförs med fordon som omfattas av kategori D. Kommissionen finner därför ingen anledning att i detta avseende frångå de slutsatser den drog i beslut 98/693/EG.
- (32) Därför anser kommissionen att stöd som beviljas för anskaffning av nyttofordon av fysiska personer som är egenföretagare samt av små och medelstora företag i enlighet med avtalet – med undantag för anskaffning av nyttofordon som omfattas av kategori D av operatörer som tillhandahåller tjänster för egen räkning enbart lokalt eller regionalt – utgör stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget. Följaktligen är stödet i princip, oförenligt med den gemensamma marknaden, såvida det inte anses omfattas av något av de undantag som föreskrivs i fördraget eller i sekundärlagstiftningen.

Artikel 87.3 c i fördraget

- (33) Enligt artikel 87.3 c i fördraget kan stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handelsvillkoren och konkurrensen i gemenskapen i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, anses vara förenligt med den gemensamma marknaden. Rättspraxis kräver bland annat att stödet skall vara begränsat till de fall där det är nödvändigt för att uppnå mål som marknadskrafterna ensamma inte kan uppnå (domslut den 17 september 1980 i mål C-730/79, Philip Morris mot Europeiska kommissionen ⁽⁹⁾). Dessutom krävs i artikel 6 i fördraget, tillsammans med artikel 3 g, att miljöskyddskraven skall integreras i gemenskapens konkurrenspolitik, inbegripet den som omfattar statligt stöd, särskilt i syfte att främja en hållbar utveckling. Det finns alltså inget motsatsförhållande mellan konkurrenspolitiken och miljöpolitiken, utan de bör komplettera varandra för att bidra till ett gott miljöskydd.

⁽⁸⁾ Se fotnot 3.

⁽⁹⁾ Rec. 1980, s. 2671.

- (34) Den spanska regeringen hävdar att programmet i fråga uppmuntrar investeringar i nya nyttofordon i syfte att omstrukturera och modernisera fordonsparken, utan att öka kapaciteten. Om man antar att nya fordon i tekniskt hänseende är bättre än äldre fordon vad gäller både utsläppsnivåer och säkerhet, kommer åtgärderna därigenom att öka trafiksäkerheten och bidra till att skydda miljön. Följaktligen får det aktuella stödet undantas enligt artikel 87.3 c.
- (35) Kommissionen konstaterar att ekonomiska stimulansmedel kan bidra till att nyttofordon med låg teknisk standard avseende säkerhet eller miljöegenskaper avförs från marknaden. Även om utbyte av gamla fordon mot nya i viss utsträckning kan leda till fördelar med avseende på miljön eller säkerheten, bör det dock påpekas att för att kunna omfattas av det undantag som anges i artikel 87.3 c utifrån miljö- eller säkerhetsmässiga hänsyn anser kommissionen, att stöd för anskaffning av fordon måste vara strikt begränsat till de extrakostnader som är nödvändiga för att uppfylla krav som är strängare än de krav som redan finns i lagen, eller för att uppfylla nya obligatoriska miljönormer eller miljökrav⁽¹⁰⁾.
- (36) I föreliggande fall innehåller dock avtalet inga bestämmelser som skulle garantera att bättre prestanda med avseende på miljöskydd och säkerhet uppnås. Det är tvärtom så att det stödprogram som inrättas genom avtalet ger ett stöd som är proportionellt mot det nya fordonets pris, och det är därför endast avsett att främja utbytet av äldre nyttofordon, utan att hänsyn tas till miljö- eller säkerhetsmål.
- (37) Det faktum att bidrag kan fås enbart om ett äldre fordon med samma eller mindre lastförmåga inköps, innebär att programmet inte kommer att leda till en ökning av den samlade kapaciteten. Det bör dock påpekas att på en marknad med överkapacitet, som vägtransportsektorn, är stöd för anskaffning av tonnage i princip skadligt för gemenskapens intressen även om syftet med anskaffningen endast är att ersätta befintligt tonnage.
- (38) Härtill kommer att stöd, som syftar till att befria ett företag från kostnader det normalt sett skulle ha burit under normala affärsvillkor för sin normala verksamhet, inte anses tjäna det gemensamma intresset, och det omfattas sålunda inte av artikel 87.3 c⁽¹¹⁾. Som påpekats skäl 24 i anser kommissionen att det stöd som tillhandahålls enligt det aktuella programmet är avsett att gynna fysiska personer samt små och medelstora företag genom sänkta kostnader i deras normala affärsverksamhet.
- (39) Mot bakgrund av ovanstående finner kommissionen att undantaget enligt artikel 87.3 c inte kan tillämpas i det aktuella fallet. Dessutom har de spanska myndigheterna varken hävdat eller visat att det aktuella stödet uppfyller kraven för ett undantag enligt någon annan bestämmelse i fördraget eller i sekundärlagstiftningen.
- (40) Därför finner kommissionen att stödet för anskaffning av nyttofordon till fysiska personer samt små och medelstora företag – med undantag för finansiering av anskaffning av nyttofordon som omfattas av kategori D för operatörer som tillhandahåller tjänster för egen räkning enbart lokalt eller regionalt (vilket inte utgör ett stöd i den mening som avses i artikel 87) – inte är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.1 i fördraget.

Artikel 88.3 i fördraget

- (41) Enligt artikel 88.3 i fördraget skall kommissionen underrättas i så god tid att den kan yttra sig om alla planer på att vidta eller ändra stödåtgärder. I artikeln föreskrivs vidare att medlemsstaten i fråga inte får genomföra åtgärden förrän förfarandet enligt artikel 88.2 lett till ett slutgiltigt beslut.

⁽¹⁰⁾ Jämför "Community Guidelines on State aid for environmental protection" (finns ej på svenska), EGT C 72, 10.3.1994, s. 3.

⁽¹¹⁾ Kommissionens beslut 98/128/EG (EGT L 66, 6.3.1998, s. 18) och mål T-459/93, Siemens SA mot kommissionen, domslut av den 8 juni 1995, REG 1995, s. II-1675.

- (42) Kommissionen underrättades om stödprogrammet i fråga samma dag som det trädde i kraft, dvs. den 26 februari 1997. Följaktligen fick kommissionen inte tillräckligt med tid på sig för att utreda den aktuella åtgärden. Det bör också noteras att de spanska myndigheterna, i strid med artikel 88.3 i fördraget, har tagit programmet i bruk utan att invänta kommissionens beslut i frågan.

V. SLUTSATSER

- (43) Kommissionen anser att Spaniens införande av stödprogrammet är olagligt, i strid med artikel 88.3, och att allt stöd som anses vara oförenligt med den gemensamma marknaden och som beviljats enligt programmet, skall återbetalas, i enlighet med artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget ⁽¹²⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Finansiellt stöd som beviljats enligt samarbetsavtalet av den 26 februari 1997 till fysiska personer som är registrerade för skatt på näringsverksamhet i Spanien samt till små och medelstora företag som bedriver annan verksamhet än transportverksamhet endast lokalt eller regionalt, för anskaffning av nyttofordon som omfattas av kategori D i avtalet, utgör inte stöd enligt artikel 87.1 i fördraget.

Artikel 2

Allt annat finansiellt stöd som beviljats enligt samarbetsavtalet av den 26 februari 1997 till fysiska personer som är registrerade för skatt på näringsverksamhet i Spanien samt till små och medelstora företag, är oförenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 3

Spanien skall intyga för kommissionen att inget stöd har beviljats enligt programmet i fråga efter det att programmet upphört att gälla den 31 december 1997 och att stödåtgärden inte längre tillämpas.

Artikel 4

1. Spanien skall vidta alla erforderliga åtgärder för att från stödmottagarna återfå det stöd som avses i artikel 2 och som olagligen utbetalats till dem.
2. Återbetalningen skall verkställas utan dröjsmål och i enlighet med de förfaranden som föreskrivs i nationell lagstiftning, under förutsättning att de medger omedelbart och effektivt verkställande av beslutet. Det återbetalade stödet skall inbegripa ränta från och med den dag stödet stod till förfogande för stödmottagarna fram till återbetalningen av stödet. Räntesatsen skall beräknas på grundval av den referensränta som används för beräkning av bidragsekvivalenten för regionalt stöd.

Artikel 5

Spanien skall inom två månader efter offentliggörandet av detta beslut, underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Konungariket Spanien.

Utfärdat i Bryssel den 26 juli 2000.

På kommissionens vägnar

Loyola DE PALACIO

Vice ordförande

⁽¹²⁾ EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.