

## II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

## COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 1 de julio de 1998

relativa al régimen español de ayudas a la compra de vehículos industriales Plan  
Renove Industrial (agosto de 1994-diciembre de 1996)

[notificada con el número C(1998) 2048]

(El texto en lengua española es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(98/693/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones de conformidad con el citado artículo (1),

Considerando lo que sigue:

## I

El 9 de febrero de 1995, la Comisión envió una solicitud de información y, posteriormente, el 4 de abril de 1995, un recordatorio de la misma en relación con un asunto del que tuvo conocimiento a través de la prensa. Se trata de un régimen de ayudas a la compra de vehículos industriales establecido por el Plan Renove Industrial en favor de personas físicas, pequeñas y medianas empresas (PYME), entidades públicas territoriales y entidades de prestación de servicios públicos locales, consistente en la concesión de créditos para la compra de vehículos industriales y cuyo objetivo es la renovación del parque de vehículos industriales en España. La respuesta de España, de 6 de marzo de 1995, no se recibió en la Dirección General de Transportes hasta el 7 de abril de 1995. El 26 de julio de 1995, España respondió a una nueva solicitud de información, de 6 de julio de 1995. Por último, el 20

de febrero de 1996, la Comisión solicitó precisiones suplementarias, recibidas por carta de 14 de marzo de 1996, registrada el 18 de marzo de 1996.

El régimen se articula a través de un Convenio entre el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y el Ministerio de Industria y Energía, de 27 de septiembre de 1994, por el que el ICO queda encargado de celebrar con las instituciones financieras contratos de mediación para que éstas apliquen el régimen con compensación posterior por parte del ICO.

La ayuda consiste en una subvención de hasta cinco puntos de los intereses de los créditos concedidos para la compra o el arrendamiento financiero con intención de compra de vehículos industriales. Estos créditos pueden cubrir hasta un 70 % del valor total del nuevo vehículo [impuesto sobre el valor añadido (IVA) excluido] y tienen una duración de cuatro años sin período de carencia, negociándose las garantías entre el beneficiario y la institución financiera.

El presupuesto inicial era de unos 9 000 millones de pesetas españolas (53,8 millones de ecus) (2), dado que la línea de crédito abierta al ICO era de 100 000 millones de pesetas españolas (598,1 millones de ecus) y que la subvención máxima era de 93 196 pesetas españolas (557 ecus) por millón (5 981 ecus) prestado (valor actualizado

(1) DO C 266 de 13. 9. 1996, p. 10.

(2) Tipo de cambio a 11 de mayo de 1998: 1 ecu/167,182 pesetas españolas.

de una subvención de 5 puntos de interés para un préstamo de 1 millón de pesetas españolas a cuatro años). Teniendo en cuenta este límite, se puede también calcular que la subvención máxima corresponde aproximadamente al 6,5 % del precio total del vehículo (9,3 % del 70 %) sin IVA.

La subvención está prevista para la adquisición de cinco categorías de vehículos: (A) semirremolques y camiones de más de 30 toneladas; (B) vehículos industriales entre 12 y 30 toneladas; (C) vehículos industriales entre 3,5 y 12 toneladas; (D) derivados de turismo, furgonetas comerciales y vehículos industriales de hasta 3,5 toneladas; y (E) autobuses y autocares. Un 60 % de los vehículos subvencionados pertenece a las categorías B, C y D, mientras que el 30 % y el 10 % corresponden, respectivamente, a las categorías A y E.

Inicialmente, el régimen era aplicable desde agosto de 1994 hasta diciembre de 1995, pero se prorrogó hasta finales de 1996, dado que, a finales de 1995, solamente se había comprometido el 33 % de la línea de crédito prevista. No obstante, por carta de 26 de febrero de 1997, España notificó oficialmente a la Comisión un nuevo Plan Renove que sería aplicable durante todo el año 1997.

Una condición esencial para la obtención de la subvención es la obligación de retirar definitivamente del mercado un vehículo de capacidad similar matriculado hace más de diez años (siete años para los tractores de carretera). La prueba de la retirada de la circulación será facilitada por la Dirección General de Tráfico, lo que supone que el vehículo retirado estaba registrado en España. Las correspondencias entre el vehículo comprado y el retirado se recogen en el siguiente cuadro:

Tipo de vehículo comprado	Tipo de vehículo que debe retirarse del mercado
A: Semirremolque y camiones de más de 30 toneladas	A o B
B: Vehículos industriales entre 12 y 30 toneladas	A, B o C
C: Vehículos industriales entre 3,5 y 12 toneladas	A, B, C o D
D: Derivados de turismos, furgonetas comerciales y vehículos industriales de hasta 3,5 toneladas	A, B, C o D
E: Autobuses y autocares	E

## II

El acceso al mercado internacional de transporte de mercancías por carretera se abrió a la competencia comunitaria en 1969, con la entrada en vigor del Reglamento

(CEE) n° 1018/68 del Consejo <sup>(3)</sup> relativo a la constitución de un contingente comunitario para los transportes de mercancías por carretera efectuados entre Estados miembros, aunque ya había acuerdos bilaterales entre los Estados miembros. El acceso al transporte internacional estuvo sujeto a contingentes comunitarios hasta la adopción del Reglamento (CEE) n° 881/92 del Consejo, de 26 de marzo de 1992, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros <sup>(4)</sup>, modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia. En consecuencia, el mercado quedó totalmente abierto a la competencia desde el 1 de enero de 1993, ya que el Reglamento (CEE) n° 881/92 abolió todas las restricciones cuantitativas del transporte internacional por carretera desde esa fecha.

El cabotaje en el transporte de mercancías por carretera se abrió a la competencia comunitaria el 1 de julio de 1990, fecha de entrada en vigor del Reglamento (CEE) n° 4059/89 del Consejo de 21 de diciembre de 1989, por el que se determinan las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro <sup>(5)</sup>. Este Reglamento introducía contingentes para el cabotaje.

Este Reglamento fue sustituido por el Reglamento (CEE) n° 3118/93 del Consejo, de 25 de octubre de 1993, por el que se aprueban las condiciones de admisión de los transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro <sup>(6)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) n° 3315/94 <sup>(7)</sup> y actualmente en vigor, por el que el cabotaje queda totalmente liberalizado desde el 1 de julio de 1998, tras un período transitorio durante el cual el número inicial de autorizaciones comunitarias (30 000) aumentará un 30 % anual desde el 1 de enero de 1995.

El acceso al mercado internacional para el transporte de viajeros ha sido liberalizado con el Reglamento (CEE) n° 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses <sup>(8)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) n° 11/98 <sup>(9)</sup>. Este Reglamento, que entró en vigor el 1 de junio de 1992, establece las condiciones de acceso al mercado para cada tipo de servicio de transporte de viajeros. El Reglamento (CEE) n° 2454/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro <sup>(10)</sup>, modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, introduce derechos de cabotaje. En virtud de este Reglamento, el cabotaje en el transporte de viajeros por carretera, excepto en servicios regulares, se liberaliza a partir del 30 de agosto de 1992.

<sup>(3)</sup> DO L 175 de 23. 7. 1968, p. 13.

<sup>(4)</sup> DO L 95 de 9. 4. 1992, p. 1.

<sup>(5)</sup> DO L 390 de 30. 12. 1989, p. 3.

<sup>(6)</sup> DO L 279 de 12. 11. 1993, p. 1.

<sup>(7)</sup> DO L 350 de 31. 12. 1994, p. 9.

<sup>(8)</sup> DO L 74 de 20. 3. 1992, p. 1.

<sup>(9)</sup> DO L 4 de 8. 1. 1998, p. 1.

<sup>(10)</sup> DO L 251 de 29. 8. 1992, p. 1.

## III

Por carta de 26 de junio de 1996, la Comisión comunicó a España su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado, invitándola a pronunciarse sobre la decisión de apertura del procedimiento, e informó a los demás Estados miembros y terceros interesados a través de la publicación de su carta en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*<sup>(11)</sup>. En dicha decisión, la Comisión declaraba que consideraba que la ayuda era ilegal y expresaba sus dudas sobre la conformidad de la misma con las disposiciones del Tratado.

A raíz de la apertura del procedimiento, España presentó sus observaciones por carta de 26 de julio de 1996, registrada en la Comisión el 1 de agosto de 1996. Tras una solicitud de información complementaria enviada el 19 de diciembre de 1996, España comunicó determinadas precisiones en el curso de una reunión bilateral que se celebró el 14 de enero de 1997, así como mediante carta de 12 de febrero de 1997. La publicación en el Diario Oficial no suscitó reacciones por parte de otros terceros interesados.

Por lo que se refiere a los beneficiarios de la ayuda, España indicaba en su carta de 12 de febrero de 1997 que una gran parte correspondía a la categoría de «entidades públicas territoriales y entidades de prestación de servicios públicos locales». Se trata de empresas que prestan servicios públicos, como el transporte urbano de pasajeros, o los servicios de bomberos y de recogida de basuras, en virtud de una concesión especial. Se trata, por ejemplo, de empresas de transporte local de pasajeros como «Transports de Barcelona», «Empresa Municipal de Transportes de Gijón», «Tranvías de Cádiz, SA» y «Empresa Municipal de Transportes de Madrid».

Por lo que se refiere al resto de los beneficiarios, se trata de personas físicas o PYME comprendidas en la definición de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado a las pequeñas y medianas empresas<sup>(12)</sup> y de la Recomendación de la Comisión, de 3 de abril de 1996, sobre la definición de pequeñas y medianas empresas<sup>(13)</sup>, que efectúan operaciones de transporte por cuenta ajena y también por cuenta propia. La mayoría son empresas muy pequeñas con un único camión o autobús, que transportan pasajeros o mercancías por carretera. En la carta de 12 de febrero, se precisaban estos detalles. Sin embargo, dada la dificultad de obtener información precisa sobre los 12 591 beneficiarios de las ayudas concedidas en el marco del Plan Renove, puesto que no existe un tratamiento informatizado de éstas, España obtuvo esta información mediante el análisis de una muestra de casos referidos al 46 % de los vehículos de categoría A y al 67,1 % de categoría E que, por su tamaño, son los que con mayor probabilidad pueden participar en el comercio intracomunitario. Sobre esta base, España indicó que el 80,8 % de los beneficiarios de la ayuda son empresas muy pequeñas que tienen una única autorización para opera-

ciones de transporte por carretera, un 16,2 % son empresas que tienen de 2 a 5 autorizaciones, un 2,4 % tiene entre 6 y 20 autorizaciones y sólo un 0,1 % de las empresas beneficiarias son suficientemente grandes para tener más de 20 autorizaciones.

Por otra parte, en sus observaciones sobre la apertura del procedimiento, España argumentó que el retraso en el examen del régimen de ayudas y el tiempo transcurrido entre las solicitudes de información de la Comisión, eran base suficiente para fundar su convicción razonable de la inexistencia de ayudas o de la compatibilidad de éstas con el Tratado. A este respecto, invocó la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, en particular, las sentencias de 20 de marzo de 1984 en el asunto C-84/82 (Alemania/Comisión)<sup>(14)</sup> y de 21 de marzo de 1991 en el asunto C-303/88 (Italia/Comisión)<sup>(15)</sup>.

En la reunión del 14 de enero de 1997, España puso en conocimiento de la Comisión que el estado de aplicación del régimen a finales de 1996 era el siguiente: 12 591 operaciones realizadas, 14 295 vehículos subvencionados y 7 976 millones de pesetas españolas concedidos (47,7 millones de ecus).

España mantiene en la carta de 12 de febrero de 1997 que, por lo que se refiere a las subvenciones para vehículos de las categorías B, C y D, el riesgo de distorsión de la competencia es mínimo puesto que estos tipos de vehículos se utilizan normalmente para realizar actividades que no están abiertas a la competencia internacional y que, por tanto, los intercambios intracomunitarios no pueden verse afectados de forma apreciable.

Por lo que se refiere a los semirremolques y a los camiones de más de 30 toneladas (A) y a los autobuses y autocares (E), España destacó en la carta anteriormente mencionada que se trata de vehículos utilizados en actividades de transporte por carretera abiertas a la competencia. En 1995 se subvencionaron sólo 4 288 vehículos de la categoría A, en comparación con 167 353 autorizaciones concedidas para este tipo de vehículos, y 1 459 autobuses y autocares de un total de 28 012 autorizados.

En su carta de 26 de julio de 1996, España subrayaba que la introducción del «Plan Renove» no había provocado un aumento de capacidad en este sector, ya que era imposible que un vehículo retirado volviera a colocarse en el mercado y había una correspondencia prácticamente exacta entre vehículo retirado y vehículo nuevo. Como confirmaron las autoridades españolas en la reunión de 14 de enero de 1997, no se concede ninguna ayuda hasta que no se presenta un documento que certifique que el vehículo ha sido retirado definitivamente. Este certificado consta en la licencia del vehículo, de forma que el vehículo no tiene posibilidades de volver a ser puesto en circulación. Estos vehículos retirados son entonces

<sup>(11)</sup> Véase la nota 1 a pie de página.

<sup>(12)</sup> DO C 213 de 19. 8. 1992, p. 2 y DO C 213 de 23. 7. 1996, p. 4.

<sup>(13)</sup> DO L 107 de 30. 4. 1996, p. 4.

<sup>(14)</sup> Rec. 1984, p. 1451.

<sup>(15)</sup> Rec. 1991, p. I-1433.

desguazados. No obstante, por lo que se refiere a la equivalencia de capacidad entre vehículos retirados y los vehículos que los sustituyen, las autoridades españolas reconocían en la carta de 26 de julio de 1996, que en un 15,7 % de casos no había habido equivalencia de capacidad: en un 3,4 % de casos, el vehículo de sustitución era de categoría inferior, mientras que en el 12,3 % de los casos (es decir, 1 758 de los 14 295 vehículos que habían recibido ayuda) el vehículo nuevo era de categoría superior.

Al iniciar el procedimiento del artículo 93, la Comisión alertó sobre el peligro de discriminación, ya que, para tener derecho a la ayuda en cuestión, se exigía que la retirada de la circulación se probase mediante un documento expedido por la Dirección General de Tráfico, en el que se certificara que dicho vehículo había sido retirado del servicio, lo que suponía que el vehículo retirado debía haber estado matriculado en España.

España, sin embargo, argumentaba en su carta de 26 de julio de 1996, que no se exigía que el vehículo retirado de la circulación fuera propiedad del beneficiario de la ayuda, permitiendo así a los transportistas no establecidos en España beneficiarse de la subvención si suscribían un acuerdo con un transportista establecido en España que procedería al desguace de su antiguo vehículo para permitir la concesión de la subvención al transportista extranjero. Aunque el vehículo debía estar matriculado en España, un transportista no residente podía pues beneficiarse de la ayuda de una manera indirecta.

Por otra parte, según España, no existe obligación para el beneficiario de comprar el nuevo vehículo en España, sino solamente la de financiar la compra a través de una de las entidades asociadas al Plan Renove. Tal condición no podía por lo tanto plantear problemas de discriminación, dado que el número de entidades colaboradoras (no sólo bancos, sino también «financieras de marca» internacionales como Scania o Iveco) es muy elevado y se encuentran también en todos los países de Europa y no solamente en España.

España destacó no obstante el hecho de que los transportistas extranjeros no recurrieran nunca a esta posibilidad, puesto que las ventajas del Plan Renove Industrial no constituyen un incentivo suficiente en comparación con los existentes en otros Estados miembros, donde los tipos de interés son en general mucho más reducidos que en España.

Al iniciar el procedimiento del artículo 93, la Comisión destacó que, dado el amplio margen de discrecionalidad del ICO, el Plan Renove era poco transparente y podía

dar lugar a discriminaciones. En su carta de 26 de julio de 1996, así como en la reunión de 14 de enero de 1997, España explicó que la hipótesis de autorizar excepcionalmente préstamos que no cumplan las condiciones exigidas no se había utilizado nunca, ya que el objeto de esta excepción era permitir que se beneficien del Plan las empresas que cumplan todas las condiciones para ser consideradas PYME pero que, por razones excepcionales, dejan de cumplir alguna de tales condiciones en el curso de un ejercicio, a causa de una divergencia mínima.

Por otra parte, España afirmó que el ICO no había disfrutado de ningún margen de discrecionalidad por lo que se refiere al valor máximo de la subvención autorizada, puesto que este importe, 93 196 pesetas (557 ecus) había sido fijado previamente en el Convenio y que, por lo que se refería al tipo de interés efectivamente aplicado a los préstamos, se trataba del tipo vigente en el mercado interbancario de Madrid (MIBOR) y, en consecuencia, de un tipo de interés comercial y objetivo.

España alegó en varias ocasiones que el importe de la subvención en cuestión era inferior a la cifra *de minimis* prevista en las ya citadas Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado a las pequeñas y medianas empresas y en la Comunicación de la Comisión relativa a las ayudas *de minimis*<sup>(16)</sup>, y que la subvención no constituye por tanto una ayuda con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado.

España arguyó también que la mayoría de los solicitantes potenciales de las subvenciones sólo ejercen actividades de transporte por cuenta propia cuya actividad principal no es el transporte, de modo que las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado a las pequeñas y medianas empresas y la norma *de minimis* deberían ser aplicables a las adquisiciones realizadas por estas empresas que no son de transporte.

Al iniciar el procedimiento del artículo 93, la Comisión señaló la posibilidad de acumulación de las ayudas concedidas en el marco del Plan Renove con las autorizadas por las Decisiones de la Comisión de 6 de abril de 1993<sup>(17)</sup> y de 7 de febrero de 1996<sup>(18)</sup>, incluida la posibilidad de conceder ayudas para la compra de material rodante o vehículos para empresas que se agrupan o consolidan, y de garantizar préstamos para la sustitución de vehículos.

En su carta de 12 de febrero de 1997, las autoridades españolas afirmaban que esa acumulación no se había producido en el caso de ayudas de fusión y consolidación concedidas en virtud de la letra b) del artículo 21 de la Orden Ministerial de 26 de abril de 1993, ya que ésta no se refiere a la compra de vehículos nuevos, sino a la adquisición de material de transporte por empresas que poseen autorizaciones limitadas en el marco de procedimientos de fusión y consolidación.

El artículo 28 de la Orden prevé garantías para operaciones de préstamo, arrendamiento financiero o crédito comercial, incluidos préstamos para la sustitución de vehículos de más de ocho años. Las autoridades españolas indicaban que, aunque se había previsto un presupuesto

<sup>(16)</sup> DO C 68 de 6. 3. 1996, p. 9.

<sup>(17)</sup> DO C 128 de 8. 5. 1993, p. 6.

<sup>(18)</sup> DO C 70 de 8. 3. 1996, p. 6.

de 9 055 millones de pesetas españolas (54,2 millones de ecus) para este plan de ayudas, sólo 149 millones de pesetas españolas (891 000 ecus) se habían asignado a préstamos para sustitución de vehículos. Estas garantías de préstamos se facilitaron mediante una contribución temporal de un máximo del 9 % del importe del crédito a las sociedades de garantía mutua, lo que permitía a las empresas interesadas obtener préstamos en condiciones más favorables.

Primero por fax y después por carta de 19 de noviembre de 1997, la Comisión pidió a las autoridades españolas que facilitaran más información sobre las empresas que no tienen como actividad principal la prestación de servicios de transporte y sólo operan en mercados locales, sin influir en el comercio intracomunitario. Las autoridades españolas respondieron mediante cartas de 27 de noviembre de 1997 y 20 de febrero de 1998, registradas por la Secretaría General de la Comisión el 3 de diciembre de 1997 y el 23 de febrero de 1998, respectivamente. De la información facilitada se deduce que, por lo que se refiere a los compradores de vehículos de categoría D, hay algunos beneficiarios, identificables para las autoridades españolas, que operan en virtud de autorizaciones limitadas.

#### IV

El artículo 92 del Tratado declara incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados miembros o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones. Este concepto de ayuda requiere pues el análisis de tres elementos fundamentales: la utilización de fondos estatales, el falseamiento de la competencia y la afectación de los intercambios.

En el caso analizado, la Comisión considera que las ayudas a la compra de vehículos industriales se conceden a través de fondos estatales, puesto que las subvenciones proceden del presupuesto del Ministerio de Industria y Energía español.

La ayuda en cuestión toma la forma de una ayuda a la compra de vehículos industriales, lo que supone que beneficiará a los compradores de tales vehículos a través de una reducción de su precio.

Desde el punto de vista de dichos compradores, la medida está prevista en favor de las personas físicas, PYME, autoridades locales o regionales o entidades de prestación de servicios locales. Las subvenciones reducen los costes

normales de su actividad empresarial que, en cambio, sí soportan sus competidores. La Comisión considera que la ayuda refuerza la posición financiera y las posibilidades de actuación de las empresas que reciben la ayuda, beneficiándolas en relación con sus competidores.

La Comisión considera que, cuando los beneficiarios son entidades públicas o privadas que prestan servicios públicos locales o regionales no abiertos a la competencia de transportistas de otros Estados miembros sobre la base del Derecho comunitario<sup>(19)</sup>, los intercambios entre Estados miembros no están afectados a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado. La ayuda se concede en el contexto de la prestación de un servicio público a través de un contrato de concesión en un mercado regulado. Debido a la falta de liberalización, no hay competencia con transportistas de otros Estados miembros ni, por lo tanto, referencia a servicios internacionales de transporte.

En consecuencia, la Comisión considera que las medidas previstas en el Plan Renove en favor de entidades públicas locales o regionales o de empresas locales que prestan servicios públicos locales en régimen de concesión no constituyen ayudas estatales a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado, puesto que los servicios prestados por tales entidades y empresas no afectan a los intercambios entre Estados miembros.

En los casos en que la ayuda se concede a personas físicas o PYME de sectores distintos del transporte a escala exclusivamente local o regional y cuando sólo se subvenciona la adquisición de pequeños vehículos industriales (categoría D) utilizados habitualmente para trayectos muy cortos en ese entorno, también se puede considerar que la ayuda no afecta a los intercambios entre Estados miembros. Se considera que este tipo de actividades empresariales no tiene más repercusiones que sobre los mercados locales respectivos de las empresas. Además, el efecto de estos servicios por cuenta propia sobre el mercado de transportes es insignificante, porque confiar a una empresa de transportes la prestación del servicio, mediante contrato, no es una opción viable desde una perspectiva económica. Por lo tanto, en opinión de la Comisión, la ayuda prevista no constituye una ayuda estatal a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado.

Sin embargo, los otros beneficiarios para los que el transporte es su principal actividad empresarial o sólo una actividad secundaria compiten con empresas de transportes de España o de otros Estados miembros que no pueden optar a las ayudas del Plan Renove, ya que la liberalización del transporte por carretera en 1990 abrió la competencia con empresas de otros Estados miembros, tanto en el transporte internacional como en el sector del cabotaje.

<sup>(19)</sup> Artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 2454/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro (DO L 251 de 29.8.1992, p. 1), y el Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo, de 26 de julio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 156 de 28.6.1969, p. 1), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) n° 1893/91 (DO L 169 de 29.6.1991, p. 1).

La Comisión considera que, si bien desde el punto de vista formal no hay ningún obstáculo jurídico que impida a los transportistas no establecidos en España beneficiarse, aunque sea de forma indirecta, de las subvenciones disponibles en virtud del Plan Renove, en la práctica el sistema discrimina en cierto modo a los transportistas no residentes, puesto que éstos tienen que desguazar un vehículo matriculado en España y, por lo tanto, pueden tener que adquirir derechos de desguace de operadores españoles que, en cambio, pueden beneficiarse directamente de las subvenciones sin tener que recurrir a intermediarios.

Por lo tanto, es razonable llegar a la conclusión de que la concesión de ayudas para la adquisición de vehículos industriales en virtud del Plan Renove conduce también a un falseamiento de la competencia entre transportistas establecidos en España y transportistas que operan en España pero están establecidos en otros Estados miembros. Pero, sobre todo, las ayudas concedidas falsean o ponen en peligro la competencia porque los beneficiarios de las ayudas del Plan Renove están en una posición privilegiada respecto de competidores que no pueden beneficiarse del régimen de ayudas.

La Comisión considera razonable aceptar que la gestión de los préstamos a través del ICO no supone ninguna discriminación potencial entre beneficiarios de las ayudas.

Cuando una ayuda refuerza la posición de las empresas de un sector particular que participa en el comercio intracomunitario, éste debe considerarse afectado en los términos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado. Dado que la ayuda prevista por el Plan Renove Industrial refuerza la posición financiera y las posibilidades de acción de las empresas beneficiarias en relación con sus competidores, y que este efecto se produce en el marco del comercio intracomunitario, la Comisión considera que éste puede verse afectado a causa de la concesión de tal ayuda.

## V

La Comisión considera, por lo tanto, que las ayudas concedidas a las PYME en el marco del Plan Renove constituyen ayudas a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado, según el cual las ayudas que presentan las características de dicho apartado son, en principio, incompatibles con el mercado común. El artículo 77 y los apartados 2 y 3 del artículo 92 del Tratado enumeran los tipos de ayuda que son o pueden ser compatibles con el mercado común.

El artículo 77 del Tratado, concebido especialmente para las necesidades del sector de transportes, prevé exenciones para las ayudas estatales concedidas para la coordinación

de los transportes o para compensar la prestación de un servicio público. De conformidad con ese artículo, el Reglamento (CEE) n° 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable<sup>(20)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 543/97<sup>(21)</sup>, autoriza las ayudas para la coordinación de los transportes. No obstante, la Comisión considera que el régimen de ayudas español no puede acogerse a ninguna de las exenciones previstas en el Reglamento, ya que no es una medida necesaria para la coordinación de los transportes.

El concepto de una ayuda que responda a las necesidades de coordinación de los transportes implica una intervención del gobierno en el sector del transporte. Cuanto más se liberaliza un sector, menor es la necesidad de coordinar actividades a cargo de los Estados miembros. Así, en un mercado de transportes liberalizado, la coordinación puede conseguirse por el propio mercado, dentro de los límites de las condiciones marco fijadas por los Estados miembros de conformidad con el Derecho comunitario, tal como se establece en el artículo 75 del Tratado. En conclusión, en el presente caso no son aplicables exenciones específicas al transporte.

En el caso en cuestión, las exenciones previstas en el apartado 2 del artículo 92 del Tratado no son aplicables porque el régimen de ayudas no está dirigido a la consecución de los objetivos fijados. Según esos objetivos, la ayuda será compatible con el mercado común si se trata de una ayuda de carácter social concedida a consumidores individuales o está destinada a compensar perjuicios causados por desastres naturales o acontecimientos extraordinarios, o los efectos de la división de Alemania.

En virtud del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, una ayuda puede ser considerada compatible con el mercado común. Para garantizar el correcto funcionamiento del mercado común y habida cuenta de los principios del Tratado en materia de competencia, las exenciones previstas en este artículo deben interpretarse estrictamente a la hora de evaluar las medidas de ayuda.

En virtud de la letra a) del apartado 3 del artículo 92, pueden acogerse a una exención las ayudas que fomentan el desarrollo de áreas que tengan dificultades económicas o una necesidad especial de asistencia. La exención no puede considerarse pertinente para regímenes de ayuda que no tengan un elemento regional -cuando cubren todo el territorio del Estado miembro- y con un objetivo sectorial claro y la Comisión ha considerado habitualmente que las ayudas para la adquisición de vehículos, en el contexto de la política común de transportes, no se justifican desde una perspectiva regional, dada la movilidad del objeto de la subvención. Lo mismo puede decirse de la exención prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, en referencia al desarrollo regional.

<sup>(20)</sup> DO L 130 de 15. 6. 1970, p. 1.

<sup>(21)</sup> DO L 84 de 26. 3. 1997, p. 6.

Respecto de las exenciones previstas en las letras b) y d) del apartado 3 del artículo 92, la ayuda en cuestión no tiene como objetivo promover la ejecución de un proyecto de interés común europeo o resolver una perturbación grave de la economía española, ni tiene ninguna de las características de este tipo de proyectos. Tampoco se propone promover la cultura o la conservación del patrimonio ni puede acogerse a ninguna de las otras exenciones sobre la base de la legislación del Consejo.

La letra c) del apartado 3 del artículo 92 prevé también una exención relacionada con ayudas concedidas para facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas y cuando las medidas de ayuda no alteran adversamente las condiciones de los intercambios comerciales de forma contraria al mercado común. La práctica legal exige entre otras cosas que la ayuda esté limitada a los casos en que sea necesaria para alcanzar objetivos que las fuerzas del mercado por sí solas no pueden alcanzar [Sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de septiembre de 1980 en el asunto C-730/79, Philip Morris/Comisión<sup>(23)</sup>]. En conclusión, la Comisión considera que las medidas de ayuda estatal notificadas en este caso deberían evaluarse en función de lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado.

La Comisión ha aprobado unas condiciones específicas para la concesión de ayudas que no se consideran incompatibles con el artículo 92 del Tratado, la regla *de minimis*. Como ya señaló la Comisión al incoar el procedimiento del artículo 93, en virtud de dichas normas, determinadas cantidades facilitadas por los Estados miembros, debido a sus límites bajos, no se considera que pongan en peligro o falseen la competencia y los intercambios comerciales entre Estados miembros de forma perceptible. No obstante, la regla *de minimis* exige explícitamente de este ámbito al sector del transporte, pues en dicho sector, caracterizado por un número elevado de pequeñas empresas, cantidades relativamente pequeñas pueden tener repercusiones en la competencia y los intercambios comerciales entre Estados miembros.

La Comisión tampoco considera válidos los argumentos mencionados en el contexto de la aplicación de las directrices comunitarias sobre ayudas estatales a las PYME y la aplicabilidad de la regla *de minimis* a empresas que efectúan operaciones de transporte por cuenta propia. El sector del transporte incluye tanto actividades de transporte por cuenta ajena como actividades de transporte por cuenta propia y se considera que ambas son intercambiables. Desde una perspectiva tanto macroeconómica como operativa, en determinadas circunstancias el recurso a fuentes externas de servicios de transporte permite una

asignación óptima de recursos y aporta un factor de flexibilidad a la organización del transporte.

La Comisión considera válido el argumento de que un incentivo financiero puede contribuir a eliminar del mercado vehículos industriales de bajo rendimiento técnico por lo que se refiere a la seguridad o a la protección del medio ambiente. Sin embargo, el Estado miembro en cuestión tiene que demostrar las repercusiones positivas de las medidas propuestas.

En particular, para ser compatible con el mercado común, la ayuda facilitada para la adquisición de vehículos debe estructurarse de forma que, en cumplimiento de las directrices comunitarias sobre ayudas estatales para la protección del medio ambiente<sup>(23)</sup>, los costes subvencionables se limiten estrictamente a los costes extraordinarios de inversión necesarios para alcanzar objetivos medioambientales mediante la consecución de normas más elevadas que las ya exigidas por ley. Puede aplicarse un planteamiento similar respecto de las normas de seguridad. Ninguna medida justificada en virtud de las directrices podrá en ningún caso oponerse a otras normas legales de la Comunidad o a los artículos del Tratado.

En sus directrices, la Comisión no considera que las ayudas facilitadas para garantizar el cumplimiento de normas técnicas obligatorias existentes sean subvencionables, excepto en determinadas inversiones para activos fijos. Tales ayudas falsean considerablemente la competencia, ya que subvencionan inversiones que resultan necesarias por consideraciones económicas y, por lo tanto, son ineludibles. No se considera que las ayudas para compensar tales inversiones sirvan al interés europeo común.

En primer lugar, España no ha facilitado en ningún momento a la Comisión prueba alguna de la repercusión positiva de la medida ni de que ésta suponga un incentivo para ir más allá de las normas técnicas obligatorias existentes.

En segundo lugar, en un mercado con exceso de capacidad como el sector del transporte por carretera, una ayuda para la adquisición de tonelaje e incluso de más tonelaje adicional —no hay equivalencia exacta en términos de tamaño entre los nuevos vehículos y los vehículos retirados— se considera, en principio, contraria al interés de la Comunidad. Se ha confirmado a la Comisión que la concesión de ayudas del Plan Renove ha provocado un cierto aumento de capacidad, aunque la Comisión admite que el sistema de controles previos ofrece una garantía suficiente de que los vehículos sustituidos se retiran definitivamente de la circulación. La Comisión, en su práctica general en materia de ayudas, autoriza las ayudas para nuevas inversiones que no se realizarían de otro modo, pero no sólo para sustitución<sup>(24)</sup>.

<sup>(23)</sup> DO C 72 de 10. 3. 1994, p. 3.

<sup>(24)</sup> Apartado 18 de la Comunicación de la Comisión de 1975 [COM(75) 77 final de 26 de febrero de 1975].

<sup>(23)</sup> Rec. 1980, p. 2671.

No obstante, en el régimen de ayudas del Plan Renove, la base de cálculo de la subvención es el precio de un vehículo nuevo; no se tiene en cuenta ningún factor medioambiental. La subvención es proporcional al precio de los vehículos, no a su rendimiento ambiental o de seguridad.

En su Decisión 98/182/CE<sup>(25)</sup>, la Comisión sostenía ya que una medida similar en un régimen previsto para mejorar la posición competitiva de empresas comerciales de transporte de mercancías por carretera puede falsear la competencia, ya que su objetivo es reducir los costes normales de funcionamiento de una empresa, costes que deben soportar en su totalidad sus competidores.

La Comisión considera, por lo tanto, que la exención prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado no es aplicable en este caso. Por otra parte, las autoridades españolas ni han utilizado este argumento ni han demostrado que las ayudas en cuestión puedan acogerse a ninguna de las citadas exenciones previstas en el Tratado, en el Reglamento (CEE) n° 1107/70 o en ningún otro reglamento del Consejo.

Además, la Comisión considera que ha habido un peligro real de acumulación de las ayudas concedidas en virtud del Plan Renove con las concedidas en virtud de las medidas de garantía autorizadas por la Comisión en 1993 y 1996 y que esto puede haber dado lugar a ayudas superiores a los niveles previstos en el Plan Renove.

A la vista de cuanto antecede, la Comisión considera que la ayuda para la adquisición de vehículos industriales concedida por el Plan Renove a determinadas personas físicas y PYME no es compatible con el mercado común a efectos del artículo 92 del Tratado.

## VI

De acuerdo con el apartado 3 del artículo 93 del Tratado, la ayuda habría debido notificarse a la Comisión con la suficiente antelación para que ésta hubiese podido presentar sus observaciones. España aplicó el régimen de ayudas sin haber cumplido esta obligación de notificación, por lo que la Comisión considera que el régimen es ilegal según el Derecho comunitario.

La Comisión no considera válido el argumento de que la ayuda pasó a ser legal debido al lapso de tiempo transcurrido desde que el régimen se puso en vigor. Las autoridades españolas han incumplido su obligación, en virtud del apartado 3 del artículo 93 del Tratado, de notificar sus planes de concesión de ayudas y esperar la decisión correspondiente de la Comisión por la que se autoriza la concesión. La Comisión les recuerda que, en virtud de dicho artículo, un Estado miembro no puede poner en

vigor las medidas propuestas hasta que el procedimiento haya concluido en una decisión definitiva y que el incumplimiento de esta disposición constituye una infracción del Derecho comunitario que puede dar lugar a la recuperación de la ayuda, con intereses.

La apertura del procedimiento del artículo 93 se comunicó a España mediante carta de 26 de junio de 1996. La Comisión llamó la atención del gobierno español sobre su Comunicación a los Estados miembros<sup>(26)</sup> en la que se recordaba que toda ayuda concedida ilegalmente puede ser objeto de una decisión que ordene al Estado miembro recuperar la ayuda. En la carta de respuesta a la apertura del procedimiento, España alegó que una decisión que implicase el reembolso de las ayudas concedidas sería contraria al principio de proporcionalidad, habida cuenta de la escasa entidad de las mismas.

La Comisión considera no obstante que, en el caso analizado, la recuperación es necesaria, a fin de restablecer las condiciones equitativas de competencia que existían antes de la concesión de la ayuda,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

### *Artículo 1*

Las ayudas concedidas en el marco del Plan Renove Industrial a entidades públicas territoriales y entidades de prestación de servicios públicos locales, en forma de bonificación de intereses para la adquisición de vehículos industriales entre agosto de 1994 y diciembre de 1996, con arreglo al Convenio de colaboración entre el Ministerio de Industria y Energía y el Instituto de Crédito Oficial de 27 de septiembre de 1994, no constituyen ayudas estatales a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado.

### *Artículo 2*

Las ayudas concedidas a personas físicas o PYME dedicadas a actividades distintas del transporte a escala exclusivamente local o regional, para la adquisición de vehículos industriales de la categoría D no constituyen ayudas estatales a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado.

### *Artículo 3*

Todas las otras ayudas concedidas a personas físicas y a PYME constituyen ayudas estatales con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado y son ilegales e incompatibles con el mercado común.

<sup>(25)</sup> DO L 66 de 6. 3. 1998, p. 18.

<sup>(26)</sup> DO C 156 de 22. 6. 1995, p. 5.

*Artículo 4*

España suprimirá y recuperará las ayudas contempladas en el artículo 3. El importe de la ayuda se reembolsará según las normas de Derecho interno, incrementado con los intereses que se calcularán aplicando los tipos de referencia utilizados para la evaluación de los regímenes de ayudas regionales y que se contarán desde el día de pago de la ayuda hasta la fecha de reembolso efectivo.

*Artículo 5*

España informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

*Artículo 6*

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de España.

Hecho en Bruselas, el 1 de julio de 1998.

*Por la Comisión*  
Neil KINNOCK  
*Miembro de la Comisión*

---